1491

Н. Фохтъ.

КЪ ВОПРОСУ

О СѢВЕРНОМЪ ПУТИ

изъ Атлантическаго въ Тихій океанъ

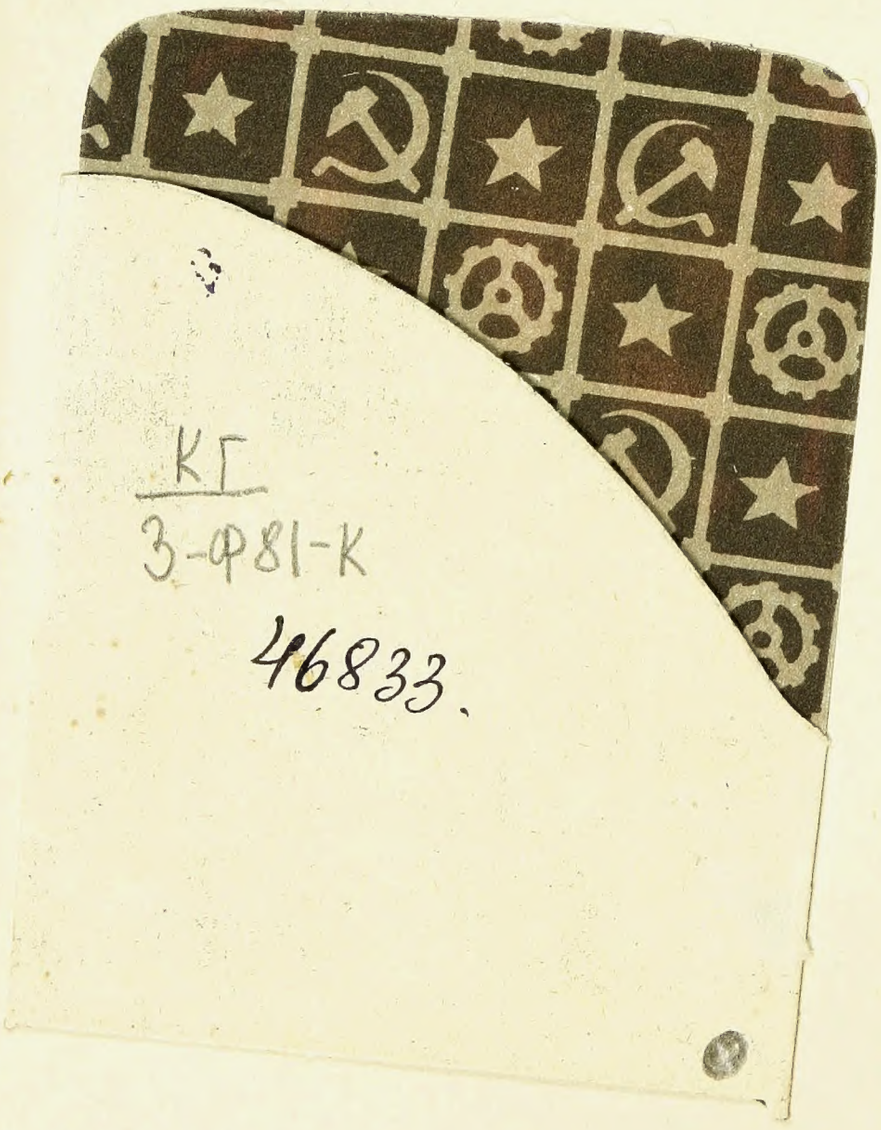
(Историческій очеркъ мореплаванія отъ устья Лены до Берингова пролива).

Гл. Морск. Двор.
БИБЛІОТЕКА
Физико-Географическаго
Кабинета.
Инвентарь
Шкапъ 53
Полка 4
№ 52

С.-Петербургъ
Тип. Исидора Гольдберга, Екатерин. кан. 94
1905

1952 г.

Проверено-85



КГ
3-Ф81-К
46833.

[redacted]

БИБЛИОТЕКА
Военно-Морской Акад[illegible]
им. тов. ВОРОШ[illegible]
Шкаф
Полка
№ 43110

Военно-Морская Акад.
ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ
БИБЛИОТЕКА
Воен.-Морск. Акад.
БИБЛИОТЕКА
Физико-Географическаго
Кабинета.
Инвентарь
Шкафъ
№ 52

Къ вопросу о сѣверномъ пути изъ Атлантическаго въ Тихій океанъ.

(Историческій очеркъ мореплаванія отъ устья Лены до Берингова пролива).

Въ военное время вся жизнь бьется усиленнымъ темпомъ, и вопросы, казалось бы, не имѣющіе ничего общаго съ войной, всплываютъ изъ области забвенія, обращая на себя вниманіе общества, которое теперь менѣе, чѣмъ когда либо, можно обвинить въ индиферентизмѣ и спячкѣ.

Одинъ изъ такихъ вопросовъ — сѣверный путь изъ Европы въ Тихій океанъ.

Если балтійская эскадра и не идетъ и не думала итти этимъ кратчайшимъ путемъ на театръ военныхъ дѣйствій—важно то, что вопросъ этотъ опять обратилъ на себя вниманіе и, можетъ быть, теперь получитъ заслуженное рѣшеніе.

Уже нѣсколько лѣтъ, какъ я возбудилъ въ восточно-сибирской печати вопросъ о пароходныхъ рейсахъ изъ Владивостока въ устье рѣки Лены; но увы! отклика не было ни откуда, если не считать распросовъ немногихъ мѣстныхъ купцовъ, повидимому заинтересованныхъ въ такомъ важномъ для всего сѣверо-востока Сибири дѣлѣ.

Надѣясь, что собранный мною тогда уже матеріалъ изъ исторіи мореплаванія по части сѣвернаго пути внесетъ свою долю пользы въ дѣло, возбужденное снова подъ вліяніемъ военныхъ событій, спѣшу теперь-же подѣлиться имъ съ читателями журнала.

Императорское Росс. Геогр. Общ. Библиотека

I.

Донаучный періодъ.

Широкой волной шло покореніе Сибири, правымъ флангомъ упираясь въ стѣны недвижнаго Китая, лѣвымъ—въ вѣчные льды Студенаго моря.

И земли, и воды этого Студенаго моря подпали верста за верстой подъ власть русскаго государства трудами удалыхъ казаковъ: степняки и моряки, они бродили по горячимъ степямъ запорожскимъ, какъ и по скованнымъ лютыми морозами тундрамъ; какъ на ладьяхъ ходили по знойному Черному морю прибить свой щитъ къ вратамъ Цареграда, такъ на кочахъ и шитикахъ исходили все Студеное море отъ Лены до Тихаго океана съ его льдами и торосами, о которыя столѣтія спустя тщетно разбивались энергія и отвага просвѣщенныхъ моряковъ во всеоружіи послѣдняго слова современной науки и техники.

Исторія походовъ этихъ чудо-богатырей по Ледовитому океану въ 17-томъ столѣтіи представляетъ такой рѣзкій контрастъ со многими позднѣйшими научными экспедиціями и плаваніями, что еще разъ доказываетъ, какіе подвиги совершаетъ силенъ духъ, хотя бы съ самыми ничтожными средствами... доказываетъ эту старую, давно извѣстную и доказанную истину и наводитъ на мысли... не веселыя... Невольно напрашивается назойливый вопросъ, какимъ образомъ морской путь въ эту гигантскую рѣчную систему, обнимающую обширный край, равный всей западной Европѣ, до сихъ поръ лежитъ недвижимъ и безлюденъ подъ бѣлымъ саваномъ вѣчнаго льда? Какимъ образомъ находятся до сихъ поръ люди, считающіе этотъ путь опаснымъ, рискованнымъ и практически не осуществимымъ для заурядныхъ желѣзныхъ пароходовъ, когда $2^1/_2$ столѣтія назадъ предки наши на ничтожныхъ кочахъ и шитикахъ съ деревянными якорями, со снастями изъ нерпичьихъ ремней, почти безъ одного желѣзнаго гвоздя, исходили изъ края въ край это теперь для насъ недоступное море?... Одного не доставало этимъ древнимъ мореплавателямъ—научнаго образованія.

Научныя открытія самаго важнаго значенія не только валялись по ихъ далекой, невѣдомой дорогѣ, но прямо сами просились имъ въ руки; они, однако, не сумѣли ихъ подобрать, не сумѣли даже дать толковаго описанія, по которому можно-бы положить на карту открытое и завоеванное ихъ трудами далекое море. Шли одни только сказанія о такой-то рѣкѣ, такомъ-то островѣ; разстоянія опредѣлялись днями пути при попутномъ вѣтрѣ или на нартахъ; о широтѣ и долготѣ, разумѣется, никто не имѣлъ никакого понятія. Только впослѣдствіи выяснилось, что одному изъ этихъ древнихъ русскихъ мореходцевъ принадлежитъ честь рѣшенія одного изъ важнѣйшихъ географическихъ вопросовъ: соединяется-ли старый свѣтъ съ новымъ,—рѣшеніе, приписываемое образованнымъ міромъ Берингу, на цѣлыхъ 80 лѣтъ позже.

Эпоху этихъ отважныхъ казацкихъ морскихъ походовъ отъ 1630 до 1728 года можно по справедливости назвать донаучнымъ періодомъ мореплаванія по разсматриваемому нами берегу.

Открытіе и завоеваніе рѣки Лены относится къ 1630 г., когда енисейскіе казаки, поднявшись вверхъ по Тунгузкѣ, перевалили черезъ хребетъ и, попавъ въ долину Вилюя, спустились по ней до Лены и въ томъ же году дошли до устья ея. Открытіе этой гигантской рѣки двинуло новыя полчища смѣлыхъ піонеровъ съ повелѣнія дѣятельныхъ сибирскихъ воеводъ.

Такъ, въ 1636 году казакъ Елисей Буза съ ватагой въ 40 человѣкъ двинулся внизъ по Ленѣ на построенной имъ кочѣ; выйдя въ океанъ западнымъ рукавомъ, онъ въ сутки съ попутнымъ вѣтромъ достигъ устья Оленека и, поднявшись по нему, зазимовалъ. Въ слѣдующемъ 1637 году онъ на двухъ кочахъ вышелъ изъ Лены и пошелъ на востокъ до Яны, гдѣ опять зазимовалъ, занявшись сборомъ ясака; въ 5 дней онъ прошелъ 130 миль.

На слѣдующій годъ нѣкто Постникъ Ивановъ, пробравшись сухимъ путемъ на Индигирку, построилъ въ устьѣ этой рѣки двѣ кочи и съ 16 казаками вышелъ въ море и

пошелъ на востокъ, открывъ рѣку Алазею въ 70 миляхъ отъ Индигирки.

Открытіе Колымы въ точности не извѣстно. Первыя свѣдѣнія о ней связаны съ именемъ якутскаго казака Михаила Стадухина, который въ 1644 году основалъ Нижне Колымское зимовье. Изъ сказаній, слышанныхъ имъ на Колымѣ, заслуживаетъ вниманія одно о какой-то рѣкѣ Ковычѣ или Почигѣ къ востоку отъ Колымы, въ 3 дняхъ пути при попутномъ вѣтрѣ. Однако, это сказаніе, какъ и многія другія, оказалось впослѣдствіи невѣрнымъ; эта Ковыча оказалась Анадыромъ, до коего никакимъ образомъ изъ Колымы въ 3 дня не дойдешь.

Тѣмъ не менѣе, самыя сказанія свидѣтельствуютъ, что еще въ доисторическія времена кто-то ходилъ изъ Колымы по Ледовитому океану къ востоку 3 дня съ попутнымъ вѣтромъ, т. е. не менѣе 200 миль.

Первое же историческое плаваніе къ востоку отъ Колымы относится къ 1646 году, когда компанія промышленниковъ, съ Игнатьевымъ во главѣ, вышла изъ устья Колымы и шла двое сутокъ по каналу свободной воды между берегомъ и льдами въ морѣ. Придя въ губу—по всей вѣроятности, Чаунскую, промышленники вступили въ мѣновой торгъ съ туземцами и вернулись, пройдя туда и обратно 250 миль.

Въ 1648 году Михаилъ Стадухинъ построилъ въ устьѣ Индигирки кочу и прошелъ на ней въ Колыму, 240 миль по морю. Въ слѣдующемъ 1649 году онъ продолжалъ свое плаваніе изъ Колымы къ востоку, семь сутокъ подъ парусами, и, пройдя, вѣроятно, за Шелогскій мысъ, болѣе извѣстный въ то время подъ именемъ Святого носа, вернулся обратно, пройдя не менѣе 400 миль.

Одновременно со Стадухинымъ, совершилъ свой подвигъ казакъ Семенъ сынъ Ивановъ Дежневъ, пройдя въ одно лѣто 1648 года моремъ изъ Колымы въ Анадырь.

Это, однако, было не такъ легко. Еще въ 1647 году онъ былъ назначенъ отъ Нижне-Колымскаго государева приказика сопутствовать для соблюденія казенной пользы промышленникамъ, съ московскимъ купцомъ Усовымъ во главѣ;

они задались цѣлью изъ устья Колымы пройти въ устье Анадыра, о которомъ шли лишь смутные слухи.

Выйдя въ Ледовитый океанъ, эта ватага отважныхъ людей встрѣтила, однако, такую массу непроходимыхъ льдовъ, что принуждена была вернуться въ Колыму и отложить свое предпріятіе до слѣдующаго года, когда и удалось Дежневу блистательно выполнить свою задачу.

На этотъ разъ вышли въ море 20 іюля на 7 кочахъ, изъ которыхъ 4 пропали безъ вѣсти, а 3, подъ командой Дежнева, Анкудинова и Алексѣева, 20 сентября уже были въ Беринговомъ проливѣ и выдержали сраженіе съ воинственными чукчами.

Такимъ образомъ, 700 миль или половина пути отъ Тихаго океана до Лены было пройдено въ 3 мѣсяца подъ парусами, при чемъ было фактически доказано, что Азія отдѣляется отъ Америки проливомъ.

Если принять во вниманіе слишкомъ ранній выходъ Дежнева въ море, когда оно еще покрыто льдомъ, должно полагать, что Дежневъ, по выходѣ изъ Колымы, мѣсяцъ или полтора гдѣ-нибудь простоялъ; въ этомъ случаѣ путь въ 700 миль пройденъ имъ подъ парусами въ $1^1/_2$ или 2 мѣсяца. Это вполнѣ правдоподобно, такъ какъ въ 1867 году китобойный баркъ Nil также успѣлъ въ одно лѣто пройти подъ парусами изъ Берингова пролива до меридіана Колымы и обратно.

Къ сожалѣнію, Дежневъ, какъ и всѣ его современники, не оставилъ почти никакихъ письменныхъ свѣдѣній о своемъ интересномъ плаваніи, и только изъ устныхъ разсказовъ его сподвижниковъ и немногочисленныхъ его донесеній можно усмотрѣть, что онъ, вѣроятно, встрѣчалъ не много льда въ океанѣ и шелъ, должно быть, не въ виду береговъ, такъ какъ краткія описанія берега начинаются лишь съ Чукотскаго носа, нынѣ носящаго его, Дежнева, имя. Какъ онъ могъ найти проливъ, идя не въ виду береговъ, или же, можетъ быть, не считалъ берегъ до Чукотскаго носа достойнымъ описанія—не извѣстно. Тѣмъ не менѣе, 500 миль совершенно неизвѣстнаго до того берега, отъ мыса Шелагскаго,

названнаго Дежневымъ Святымъ, до Чукотскаго, впервые пройдены имъ.

Описаніе Чукотскаго мыса у Дежнева столь подробно и точно, что не оставляетъ никакого сомнѣнія въ томъ, что, дѣйствительно, онъ впервые прошелъ изъ Ледовитаго въ Тихій океанъ.

Въ 1650 году, по словамъ „Сибирскаго Вѣстника“, приказчикъ Булдаковъ, назначенный на Колыму, вышелъ 2-го іюня изъ устья Лены на кочѣ, но за морскими вѣтрами, нагнавшими ледъ къ берегу, простоялъ 4 недѣли; затѣмъ пошелъ съ попутными вѣтрами въ Омолоеву губу, но мѣстами опять встрѣчалъ густые льды; тщетно пытался пристать къ острову противъ устья Лены и опять вернулся въ Лену, гдѣ стояло 8 кочей казаковъ и промышленниковъ, готовыхъ выйти въ море.

Это краткое извѣстіе показываетъ, однако, что мореходство въ то отдаленное время было развито до степени ежегоднаго, постояннаго промысла, и что, кромѣ историческихъ походовъ, оставившихъ письменные слѣды въ якутскомъ архивѣ, было, вѣроятно, еще не мало отважныхъ походовъ, быть можетъ, превосходящихъ по важности всѣ извѣстные намъ. Но увы! они канули въ лету и еще ждутъ своего историка, который нашелъ бы какія-нибудь смутныя свѣдѣнія о нихъ въ архивной пыли.

Выждавъ попутнаго вѣтра, упомянутыя 9 кочъ снялись вмѣстѣ и пошли съ перемѣннымъ счастьемъ, при чемъ, однако, каждый разъ, когда нагоняло крупныя льдины съ моря, онѣ находили путь вдоль берега, такъ какъ по отмелости берега льды останавливались вдали отъ него, оставляя свободную полосу воды. Такъ они дошли 16 іюля до устья Яны, обогнули Святой носъ и къ 30 августу пришли въ Хромскую губу.

Святой носъ уже тогда считался самой трудной частью пути; расположенный на широтѣ 73°N, онъ представляетъ самую сѣверную оконечность всего берега отъ Лены и до Берингова пролива; кромѣ того, къ сѣверу отъ него лежитъ Ляховскій или Ближній островъ. Проливъ между нимъ и материковымъ берегомъ, въ 30 миль шириною, 50 миль длиною

и съ глубиной всего въ 8 саженъ, естественно легкможе отъ забиться льдомъ до самаго дна, такъ что теплому теченію, идущему къ востоку отъ дельты Лены, трудно растопить и вынести ледъ изъ этого пролива.

Докторъ Бунге, лѣтовавшій въ 1885 году на Ляховскомъ островѣ, не видѣлъ за все лѣто почти никакого движенія льда и со словъ туземцевъ утверждаетъ, что ледъ никогда здѣсь не расходится, что 1878 годъ былъ исключительнымъ и только по рѣдкой и счастливой случайности удалось тогда пройти Норденшельду на „Вегѣ“; съ тѣхъ поръ же, то есть съ 1878 года до 1885 года, ледъ-де стоитъ неподвижно въ проливѣ.

Съ тѣмъ большимъ удовольствіемъ привожу и подчеркиваю фактъ, что въ іюлѣ и августѣ 1650 года приказчикъ Булдаковъ на кочахъ прошелъ Ляховскій проливъ, какъ позволю себѣ его называть, пока онъ не получитъ официально какого-нибудь имени.

Дальнѣйшее плаваніе Булдакова, хотя и было для него неудачно и несчастно, однако, показываетъ, что до середины сентября ледъ между Индигиркой и Хромой до того хрупокъ, ломается и уносится въ море при первомъ вѣтрѣ, что санное и пѣшее движеніе по нему сопряжено съ большими трудностями и опасностями.

Между 1652 и 1678 гг. служивый Никита Мальгинъ съ торговымъ человѣкомъ Воропаевымъ ходили на кочѣ изъ Лены въ Колыму, при чемъ до Святого носа шли вдоль берега, а далѣе, по причинѣ примкнувшаго къ берегу льда, шли мористѣе. Прибывъ въ Колыму, они отъ купца Якова Вятки узнали, что однажды, въ плаваніи изъ Лены въ Колыму на 9 кочахъ, три были отнесены къ какому-то острову.

Здѣсь мы опять имѣемъ указаніе на доисторическіе походы изъ Лены въ Колыму; болѣе того видимъ, что они совершались много разъ, какъ заурядное и обычное явленіе.

Это—вторая половина пути изъ Лены въ Тихій океанъ, пройденная также въ одно лѣто подъ парусами. Если даже не принимать во вниманіе сказаній сѣдой старины, то мы имѣемъ уже историческій

фактъ въ благополучномъ плаваніи Мальгина въ промежуткѣ между 1652 и 78 годомъ. Съ этого времени, весь путь отъ Лены до Тихаго океана долженъ считаться проходимымъ въ 2 лѣта на парусномъ суднѣ, такъ какъ каждая половина его, около 700 миль, была пройдена отдѣльно въ одно лѣто на ничтожныхъ кочахъ Дежневымъ и Мальгинымъ; послѣдняя—можетъ быть, и раньше его, неизвѣстными намъ смѣльчаками.

Дальнѣйшая исторія донаучнаго періода только подтверждаетъ проходимость полярнаго океана даже для тѣхъ же парусныхъ кочей.

Такъ напримѣръ, въ 1660 г. торговый человѣкъ Тарасъ Стадухинъ ходилъ на кочѣ изъ Колымы до Чукотскаго носа, котораго, однако, обогнуть не удалось—надо думать — за позднимъ временемъ года, такъ какъ море здѣсь нѣсколько мѣсяцевъ въ году всегда и совершенно очищается отъ льда. Стадухинъ, такимъ образомъ, почти повторилъ походъ Дежнева. Въ 1710 году устьянскій казакъ Яковъ Пермяковъ ходилъ изъ Лены въ Колыму и противъ Святого носа видѣлъ островъ—Ляховскій, пройдя, очевидно, Ляховскимъ проливомъ.

Въ 1711 году сибирскій губернаторъ князь Гагаринъ писалъ якутскому воеводѣ Трауернихту: „сказывали мнѣ казаки и дворяне якутскіе, что ваша милость изволитъ нарядить казаковъ и также охотниковъ отпустить на новую землю, что островъ противъ рѣки Колымы, и удержалися-де мой государь, за тѣмъ что безъ указа не посмѣли; и ваша милость отнюдь того медлить не изволь“.

Слѣдствіемъ такого указа было 2 похода казаковъ къ устью Яны и Колымы съ приказаніемъ не возвращаться, доколѣ не обозрѣютъ лѣтомъ или зимой Студенаго моря и не найдутъ этихъ острововъ.

Однако, приказа оказалось не достаточнымъ въ такихъ дѣлахъ, которыя совершаются людьми, движимыми собственнымъ духомъ иниціативы, предпріимчивости и энергіи.

Оба отряда побывали въ 1712 году зимнимъ путемъ на сѣверномъ берегу и нѣкоторыхъ островахъ, извѣстныхъ и раньше казакамъ и промышленникамъ, страшно бѣдствовали

за недостаткомъ провизіи и одинъ изъ нихъ даже обагрилъ руки въ крови своего начальника Вагина и его сына.

Въ 1714 году было отправлено еще 2 отряда, имѣвшихъ столь же мало успѣха и сообщившихъ свѣдѣнія, противорѣчащія результатамъ прежнихъ плаваній. Такъ напримѣръ, начальникъ одного изъ нихъ, Марковъ, донесъ, что Ляховскій проливъ, по словамъ туземцевъ, зимой и лѣтомъ закрытъ льдомъ и по нему можно ѣздить только на нартахъ. Самъ онъ, однако, лѣтомъ тамъ не былъ, а 3 апрѣля уже вернулся въ Усть-Янское зимовье. Замѣчательно, что это показаніе туземцевъ совершенно то же, что они дали 171 годъ спустя доктору Бунге.

И это послѣ того, какъ, по извѣстнымъ намъ историческимъ фактамъ, три раза, а именно—Булдаковымъ, Мальгинымъ и Пермяковымъ, Ляховскій проливъ былъ пройденъ на кочахъ. Неудачныя четыре приказныя экспедиціи нѣсколько пріостановили дѣло мореплаванія въ Ледовитомъ океанѣ.

Только въ 1723 году вызвался боярскій сынъ Ѳедотъ Амосовъ покорить жителей какого-то еще неизвѣстнаго острова, будто простирающагося, по словамъ промышленниковъ Ивана Вилегина и др., отъ устья Яны до Колымы. Однако, походы Амосова тоже были неудачны; онъ побывалъ въ отдѣльности на одномъ изъ Медвѣжьихъ острововъ и считалъ потомъ, что это одинъ и тотъ же островъ, простирающійся непрерывно на цѣлыхъ 350 миль.

Обо всѣхъ островахъ, расположенныхъ въ этой части Ледовитаго океана, тогда шли самые разнородные и смутные слухи; упоминалось о высокомъ островѣ, видимомъ въ ясную погоду съ мыса Якана—очевидно, землѣ Врангеля. Не удивительно, что частью фантазія, частью вымыселъ и ошибка, соединили всѣ эти отдѣльные острова въ одну большую землю, будто составляющую часть Америки.

Карты тогда только и могли составляться по самымъ смутнымъ и противорѣчивымъ свѣдѣніямъ, приносимымъ казаками и промышленниками.

Первую карту этихъ далекихъ береговъ составилъ, по имѣвшимся тогда слухамъ и сказаніямъ, казацкій полковникъ

Шестаковъ и въ 1726 году привезъ ее въ Петербургъ; затѣмъ ее доставили въ Парижъ, гдѣ она была скопирована французскими географами Делиль и Бюашъ.

Впослѣдствіи найдены въ Якутскѣ еще 2 карты, составленныя: одна—дворяниномъ Иваномъ Львовымъ, а другая—неизвѣстно кѣмъ.

Всѣ эти карты не только очень далеки отъ истины, но и различны между собою, какъ и должно ожидать, судя по источникамъ, на которыхъ они основаны.

Чукотскій носъ, Шелагскій мысъ, острова Медвѣжій и Ляховскій перепутаны между собою и къ тому же еще имена однихъ и тѣхъ же мѣстъ весьма различны, такъ что разобраться въ нихъ нѣтъ никакой возможности: такъ напримѣръ, Шелагскій мысъ на одной изъ нихъ названъ Святымъ, тогда какъ теперь, да и тогда, это имя было присвоено мысу противъ Ляховскаго острова, на 600 миль западнѣе; мысъ Чукотскій названъ Анадырскимъ, по сказанію казака Попова, ѣздившаго въ 1711 году изъ Анадыра до Чукотскаго носа.

За границей, французской академіей была издана карта Азіи, на которую Делиль нанесъ сѣверо-восточный берегъ съ карты Шестакова, столь-же невѣрной, какъ и всѣ остальныя.

Только сто лѣтъ послѣ открытія Лены начинаются посылки нашимъ правительствомъ ученыхъ экспедицій и морскихъ офицеровъ съ исключительной цѣлью описать берега и составить вѣрную карту.

Столѣтними трудами отважныхъ казаковъ было пріобщено къ нашему отечеству 1300 миль океанскаго берега и самый океанъ бороздили ихъ лихія кочи и шитики, доказавъ фактически, безъ всякихъ картъ, доступность всего пути изъ Тихаго океана въ устье Лены еще во 2-й половинѣ XVII столѣтія.

Послѣдующимъ поколѣніямъ эти смѣлые мореходцы оставили въ наслѣдіе широкое поле для гидрографическихъ работъ, которыя и составляютъ 2-ой періодъ въ исторіи мореплаванія отъ устья Лены до Тихаго океана.

II.

Гидрографія берега отъ устья Лены до Тихаго океана.

Смѣлый походъ Дежнева былъ забытъ; его донесеніе якутскому воеводѣ, вѣроятно, заглохло въ какой-нибудь сибирской канцеляріи. На картахъ Шестакова и Львова берега и острова такъ смутно и запутано переплетались между собою, что вопросъ—соединяется-ли Азія съ Америкой—считался открытымъ въ ученомъ мірѣ.

Великій преобразователь Россіи и царственный морякъ, уже владѣя при вступленіи своемъ на престолъ всей сѣверо-восточной оконечностью Азіи, не могъ хладнокровно относиться къ столь важному географическому вопросу. Между прочими великими дѣлами, онъ мечталъ о посылкѣ экспедиціи на крайній сѣверо-востокъ Азіи. Но бурная политическая жизнь молодой Россіи, постоянныя войны и перемѣна всего государственнаго строя отвлекли его отъ осуществленія этой мирной задачи; лишь за 3 недѣли до смерти, писалъ онъ инструкцію экспедиціи: „на оныхъ ботахъ ходить возлѣ земли, которая идетъ на нордъ, понеже оной землѣ конца не знаютъ, и по чаянію кажется, что та земля часть Америки... и взять на писмѣ, и самимъ побывать на берегу и взять подлинную вѣдомость и, поставя на карту, пріѣзжать сюда“. Начальство надъ этой экспедиціей было поручено иностранцу, приглашенному на русскую службу, Витусу Берингу. 5-го февраля 1725 года экспедиція эта была отправлена изъ Петербурга уже послѣ смерти ея великаго иниціатора Екатериной I-й и только 13 іюля 1728 года вышла она изъ Нижне-Камчатска на ботѣ собственной постройки „Св. Гавріилъ“.

Начавъ, такимъ образомъ, изслѣдованія съ Тихаго океана, Берингъ обогнулъ 9-го, 10-го и 11-го августа Чукотскій носъ и, дойдя 14-го до широты 65°30′, собралъ своихъ офицеровъ на военный совѣтъ, на которомъ противъ разумнаго мнѣнія одного изъ нихъ, Чирикова, было рѣшено вер-

нуться за позднимъ временемъ года, почитая заданную задачу рѣшенной. Придя на другой день на широту 67°19′ N, долготу 193°7′ O, экспедиція вернулась и въ слѣдующіе годы занималась работами въ Беринговомъ морѣ, даже не пытаясь проникнуть въ Ледовитый океанъ.

Вопросъ о проливѣ между новымъ и старымъ свѣтомъ, такимъ образомъ, даже не былъ рѣшенъ Берингомъ, такъ какъ могъ быть перешеекъ отъ Америки до Сибирскаго берега между Шелагскимъ и Чукотскимъ носомъ, какъ высказывался на военномъ совѣтѣ Чириковъ. И дѣйствительно, эта часть берега еще никѣмъ не была осмотрѣна, кромѣ забытаго Дежнева.

Въ результатѣ первая научная экспедиція не можетъ считаться особенно плодотворной для гидрографіи Ледовитаго океана; едва коснувшись его, она ушла обратно въ такое время года, когда только и начинается полярный навигаціонный сезонъ. На картѣ единственный слѣдъ ея—имя Беринга, совершенно несправедливо присвоенное проливу между двумя величайшими материками.

Въ царствованіе Анны Іоанновны была отправлена знаменитая великая сѣверная экспедиція для съемки и описи всего сѣвернаго берега Азіи и рѣшенія вопроса о морскомъ пути изъ Архангельска въ Камчатку. Экспедиція эта, подъ общимъ начальствомъ того-же Беринга, была раздѣлена на три отряда, которые должны были выйти изъ Архангельска, Оби и Лены и каждый описать часть берега. Ленскому отряду надлежало, по выходѣ въ океанъ, раздѣлиться и итти въ обѣ стороны: до Енисея и до Берингова пролива. Больше половины всей громадной работы выпало, такимъ образомъ, на долю Ленскаго отряда. На построенныхъ въ Якутскѣ дупель-шлюпкѣ „Обь“ и ботѣ „Иркутскъ“, подъ командой лейтенанта Прончищева и Лазиніуса, отрядъ этотъ выступилъ 30-го іюня 1735 года изъ Якутска и пошелъ внизъ по Ленѣ, описывая по пути эту гигантскую рѣку; 2-го августа онъ пришелъ къ устью; 9-го—раздѣлился: Лазиніусъ на „Иркутскѣ“ пошелъ на востокъ, а Прончищевъ на „Оби“ остался выжидать попутнаго вѣтра.

Это первое научное обозрѣніе разсматриваемаго берега

съ запада было такъ-же не удачно, какъ и первая попытка Беринга съ востока. Лазиніусъ за льдами не могъ пройти болѣе 120 верстъ къ востоку отъ Быковской протоки и зазимовалъ въ рѣкѣ Харіулахъ въ избѣ, построенной изъ выкидного лѣса.

Благодаря тѣснотѣ и плохой провизіи, цынга свила прочное гнѣздо среди отважныхъ изыскателей и унесла за зиму 43 человѣка съ самимъ Лазиніусомъ во главѣ; осталось въ живыхъ всего 9 человѣкъ.

Берингъ, узнавъ о печальной участи отряда, послалъ весной 1736 года штурмана Щербинина съ 14 матросами на помощь зимовщикамъ, а лейтенанта Дм. Лаптева назначилъ командиромъ бота „Иркутскъ“ и отправилъ его на досчаникѣ внизъ по Ленѣ.

Выйдя изъ устья Лена въ море, Лаптевъ встрѣтилъ такую массу льда, что оставилъ досчаникъ въ Быковской протокѣ и на шлюпкахъ пробрался моремъ въ Харіулахъ къ боту „Иркутскъ“, 18 іюня началъ вооруженіе, а 30 снялся съ ботомъ и пошелъ въ Быковскую протоку для погрузки провизіи съ досчаника.

Однако, и тутъ ему сильно препятствовали льды—надо думать—въ виду ранняго времени года. Придя, наконецъ, въ протоку и принявъ провизію, онъ лишь 11 августа вышелъ съ ботомъ въ море для гидрографическихъ работъ, но уже 15-го былъ такъ затертъ льдомъ, что съ общаго совѣта рѣшилъ вернуться въ Лену, куда и прибылъ 22 августа и зашелъ зимовать въ рѣку Хуматорки. 8 сентября Лена стала.

Во время этой второй зимовки научились уже бороться съ цынгой и число жертвъ было не велико.

Берингу Лаптевъ донесъ, что мореплаваніе за льдами у мыса Борхая и Святаго невозможно и что всѣ попытки, которыя впредь предпринимаемы будутъ, почитаетъ тщетными. По словамъ якутовъ, ледъ тамъ никогда не относитъ отъ береговъ, почему онъ и просилъ разрѣшенія вернуться.

Получивъ таковое, онъ въ 1737 году вернулся въ Петербургъ, гдѣ сенатъ, выслушавъ его докладъ и разсмо-

трѣвъ карты и журналы, рѣшилъ сдѣлать еще одну попытку и отправилъ его-же обратно въ Якутскъ.

Эта попытка увѣнчалась неожиданнымъ успѣхомъ. По странной игрѣ судьбы, Дм. Лаптеву пришлось самому фактически опровергнуть свое-же скептическое скороспѣлое мнѣніе о непроходимости мысовъ Борхая и Святаго. 7 іюня 1739 года онъ снова вышелъ на ботѣ „Иркутскъ“ изъ Якутска, 24-го вышелъ Быковскимъ устьемъ въ море, 8 августа дошелъ до мыса Борхая, широту коего опредѣлилъ въ 71°55; 11 августа былъ у устья Яны, гдѣ простоялъ на якорѣ. Морскимъ вѣтромъ ледъ несло съ моря; но онъ становился на мель въ нѣкоторомъ разстояніи отъ берега, оставляя полосу свободной воды.

13 августа пошли съ попутнымъ вѣтромъ къ Святому носу, 15-го обогнули его, опредѣливши широту въ 72°50′ и пошли далѣе на О Ляховскимъ проливомъ, имѣя глубины отъ 13 до 18 саж.

Въ послѣднихъ числахъ августа выдержали штормъ и натискъ льдовъ отъ SO близъ Индигирки, гдѣ въ концѣ концовъ и зазимовали въ 30 миляхъ отъ берега. Ледъ кругомъ бота установился, однако, для саннаго и пѣшаго сообщенія только 20 сентября, такъ же, какъ наблюдалъ Булдаковъ въ 1650 году.

Зимой Лаптевъ съ геодезистомъ Кидяковымъ описывалъ ближайшіе берега на нартахъ.

31-го іюля слѣдующаго 1740 года Лаптевъ освободился на ботѣ отъ льда, 2 августа прошелъ устье Алазеи, 3-го открылъ 1-ый Медвѣжій островъ и, пользуясь совершенно открытымъ моремъ, пришелъ 4 августа къ устью Средней Колымы. 8 августа пошелъ далѣе на востокъ и 14-го былъ остановленъ большимъ ледянымъ полемъ у Большого Баранова камня. Здѣсь берегъ былъ приглубъ и Лаптевъ уже не находилъ подъ берегомъ полосы свободной воды.

Вернувшись въ Колыму, онъ расположился на зимовку. Въ слѣдующемъ 1741 году онъ повторилъ свою попытку: выйдя 8 іюля изъ Колымы, онъ къ 5 августу едва прошелъ 30—40 миль и, видя впереди непроходимые льды, 7 августа повернулъ обратно въ Колыму, рѣшивъ, что моремъ невоз-

можно достичь Анадыра, и въ ту-же осень двинулся сухопутьемъ черезъ Чукотскій полуостровъ.

Масса широтъ, опредѣленныхъ Лаптевымъ съ точностью до нѣсколькихъ минутъ, съемка береговъ, произведенная зимою имъ и его помощниками, и два удачныхъ плаванія 1739—40 гг. все-таки даютъ Дм. Лаптеву право на признательность исторіи, хотя малодушное отступленіе его при первой неудачѣ въ 1736 году и слишкомъ довѣрчивое отношеніе къ словамъ туземцевъ еще разъ доказываютъ, что надо ныть очень осторожнымъ въ признаніи недоступности какого нибудь моря и больше полагаться на собственный опытъ, терпѣніе и настойчивость, чѣмъ на слова туземныхъ дикарей.

Быть можетъ, Лаптеву удалось бы проникнуть и далѣе на востокъ, если-бъ онъ въ 1741 году былъ болѣе настойчивъ.

Какъ большинство древнихъ мореходцевъ, Лаптевъ сдѣлалъ ту ошибку, что считалъ самымъ благопріятнымъ временемъ плаванія лѣто, а не осень, когда всѣ полярныя моря доступнѣе, чѣмъ когда либо.

Весьма вѣроятно, что ледъ ушелъ въ 1741 году у Баранова камня послѣ 7 августа; даже 14 августа слѣдуетъ признать раннимъ срокомъ для полярнаго плаванія, и только этой ошибкѣ Лаптева можно приписать его неудачи у Баранова камня, за который свободно ходили Стадухинъ въ 1649, Игнатьевъ въ 1646 и Дежневъ въ 1648 году.

Къ сожалѣнію, мы не знаемъ, въ какихъ мѣсяцахъ эти мореходцы находили столь свободное море, что могли 7 сутокъ итти съ попутнымъ вѣтромъ; по нѣкоторымъ даннымъ, впрочемъ, можно предположить, что Булдаковъ прошелъ Ляховскимъ проливомъ во второй половинѣ августа.

Также не извѣстно, зналъ-ли Лаптевъ объ этихъ древнихъ походахъ. Надо думать, что нѣтъ; иначе онъ постѣснился-бы объявить столь рѣшительно мысъ Борхая и Святой носъ недоступными послѣ того, какъ Булдаковъ, Мальгинъ и Пермяковъ свободно ихъ огибали.

Изложеннымъ заканчивается дѣятельность великой сѣверной экспедиціи на разсматриваемомъ участкѣ берега.

Между причинами медлительности этой первой научной экспедиціи въ эти воды надо, разумѣется, искать и причины

психологическія и субъективныя, никогда не теряющія сво его вліянія на дѣла рукъ людскихъ.

Что касается личностей, участвовавшихъ въ ней, то самъ Берингъ былъ человѣкъ слишкомъ слабохарактерный и нерѣшительный для того суроваго времени и порученнаго ему серьезнаго дѣла. Слишкомъ мягкое обращеніе съ его грубыми подчиненными сказалось еще въ первой экспедиціи.

Одинъ изъ главныхъ его помощниковъ, капитанъ Шпанбергъ и многіе изъ начальниковъ отрядовъ, напротивъ того, отличались крайне крутымъ нравомъ, жестокостью, пьянствомъ, лихоимствомъ и др. грубыми пороками своего времени. Къ тому-же Берингъ, отправляясь въ далекую дикую страну, не былъ единоличнымъ и полновластнымъ начальникомъ экспедиціи, раскинутой отъ Оби до Камчатки. По точному смыслу инструкціи онъ во всѣхъ важныхъ случаяхъ долженъ былъ „поступать по разсужденіи и консиліуму съ офицерами и академиками, принимавшими участіе въ экспедиціи“.

Не мудрено, что такія условія породили массу нескончаемыхъ ссоръ и споровъ между отдѣльными участниками, которые больше писали жалобъ и кляузъ другъ на друга, чѣмъ гидрографическихъ журналовъ.

Сибирскія власти, имѣвшія указъ содѣйствовать во всемъ экспедиціи, на дѣлѣ нашли требованія ея слишкомъ обременительными и излишними и съ своей стороны тоже писали жалобы на Беринга и дѣйствія эспедиціи.

Въ довершеніе, академики не уживались съ офицерами, не хотѣли подчиняться Берингу и тоже писали доносы и жалобы.

Личный составъ экспедиціи, рѣшено было набрать изъ русскихъ охочихъ людей; однако, таковыхъ нашлось мало, такъ какъ главные начальники Берингъ и Шпанбергъ были иностранцы.

Единственной безусловно свѣтлой личностью, почти вовсе не упоминаемой въ цѣломъ ворохѣ жалобъ и доносовъ, полученныхъ въ Петербургѣ, былъ Чириковъ, бывшій въ первой экспедиціи старшимъ офицеромъ на „Св. Гавріилѣ“, а во второй—главнымъ помощникомъ Беринга, наравнѣ съ Шпанбергомъ.

Изъ остальныхъ офицеровъ многіе попали подъ судъ и были разжалованы въ матросы „за многіе глупые поступки“.

Не удивительно, что адмиралтействъ-коллегіи пришлось, послѣ первыхъ неудачныхъ годовъ и просьбъ о возвращеніи, посылать наказы съ крѣпкимъ вразумленіемъ продолжать работы 2-й, 3-й и 4-й годъ и „доколѣ въ совершенство сію экспедицію не приведутъ—возвращенія не будетъ“.

И всетаки, послѣ великой сѣверной экспедиціи берегъ къ востоку отъ Большаго Баранова камня остался не описаннымъ цѣлыхъ 20 лѣтъ, пока полярной гидрографіи не пришелъ на помощь сибирскій купецъ Шалауровъ, человѣкъ образованный, не столь озабоченный выгодой своего мамонтоваго промысла, сколько славой открытія морского пути изъ Лены въ Колыму и Камчатку.

Въ 1760 году на галіотѣ, построенномъ и вооруженномъ на собственный счетъ, Шалауровъ вышелъ въ море изъ устья Лены, но дальше Яны въ этотъ годъ не пошелъ.

Перезимовавъ въ Устьянскѣ, онъ въ іюлѣ 1761 года снова тронулся въ путь, 6 сентября обогнулъ Святой носъ, а съ 16-го имѣлъ совершенно чистое море и въ сутки дошелъ до Индигирки, 18-го былъ противъ Алазеи и только въ Медвѣжихъ островахъ снова попалъ въ ледъ; освободясь же, за позднимъ временемъ пошелъ на зимовку въ Колыму.

Въ слѣдующемъ 1762 году Шалауровъ снова вышелъ въ море, какъ только устье Колымы очистилось отъ льда, а именно 21 іюля. Но въ морѣ льды еще сильно препятствовали плаванію. Все-же онъ медленно подвигался на NO, съ цѣлью обогнуть Шелагскій мысъ.

Только съ 23 августа онъ имѣлъ открытое море, но позднее время года и противные вѣтра принудили его спуститься на S въ Чаунскую губу, которую онъ и описалъ, и Чаунскимъ проливомъ вернуться въ Колыму, гдѣ 12 сентября сталъ на старомъ мѣстѣ на зимовку.

Въ слѣдующемъ году команда Шалаурова взбунтовалась и разбѣжалась, такъ что онъ долженъ былъ бросить дальнѣйшее плаваніе и вернулся въ Москву. Здѣсь онъ выхлопоталъ себѣ пособіе и въ 1764 году снова поѣхалъ на Ко-

Центральная воен. мор. библиотека

лыму продолжать начатое дѣло, но на этотъ разъ тамъ и сложилъ свои кости.

Подробности и причины его гибели мало извѣстны.

Къ счастію, не погибли его работы, отличающіяся, по словамъ тогдашнихъ авторитетовъ, геодезической точностью. Что именно надо подъ этой точностью подразумѣвать — не видно изъ оставшихся письменныхъ памятниковъ: вѣроятно, съемки у него хороши, но грѣшатъ основные, опорные пункты. Врангель, напр., полагаетъ, что астрономическихъ опредѣленій у Шалаурова не было вовсе; такимъ образомъ, берегъ на его картахъ какъ-бы виситъ на воздухѣ.

Тѣмъ не менѣе, карты Шалаурова, особенно къ востоку отъ Баранова камня—главнымъ образомъ, Чаунской губы—были первыми и весьма хорошими, какъ оказалось впослѣдствіи.

Здѣсь мы опять-таки видимъ, что успѣхъ въ этихъ трудныхъ плаваніяхъ — за тѣмъ, кто идетъ по собственной иниціативѣ, съ глубокой вѣрой въ дѣло, съ настойчивостью и терпѣніемъ.

Шалауровъ, не остановившись послѣ перваго неудачнаго года, подобно Лаптеву, на другой годъ прошелъ благополучно до Колымы, безъ сенатскаго указа, на что Лаптеву понадобилось два года. Это, безъ сомнѣнія, надо приписать болѣе своевременному, т. е. болѣе позднему плаванію Шалаурова.

Святой Носъ онъ обогнулъ лишь 6 сентября, т. е. на 22 дня позже Лаптева; 16, 17 и 18 сентября имѣлъ противъ Индигирки совершенно открытое море и болѣе 100 миль суточнаго плаванія въ томъ мѣстѣ, гдѣ Лаптевъ 31 августа застрялъ во льду, считая его осеннимъ ледоставомъ, который, однако, въ тотъ годъ, въ дѣйствительности, произошелъ только 20 сентября.

Къ сожалѣнію, плаваніе Шалаурова въ 1762 году не въ его духѣ. Уже 25 августа онъ, за позднимъ временемъ года, отклонился отъ прямой своей цѣли, тогда какъ это только начало настоящаго навигаціоннаго времени, что онъ самъ во-очію видѣлъ, освободясь лишь за 2 дня передъ тѣмъ отъ льдовъ. Впрочемъ, событія слѣдующей зимы заставляютъ

думать, что истинными причинами такой нерѣшительности Шалаурова были ропотъ и неудовольствіе команды, а не малодушіе самого Шалаурова, который, напротивъ того, все время являлъ замѣчательный примѣръ настойчивости, терпѣнія и энергіи.

Послѣднимъ памятникомъ его дѣятельности осталас казарма Шалаурова на 70 миль къ востоку отъ Шелагскаго мыса, гдѣ онъ, вѣроятно, спасался послѣ крушенія его галіота въ 1764 году и гдѣ нибудь по близости и погибъ.

Послѣ Шалаурова удачныя плаванія съ гидрографической цѣлью по Ледовитому океану на долго прекратились уступили мѣсто саннымъ поѣздкамъ по берегу и по льду на острова.

Съ точки зрѣнія мореплаванія эти сухопутныя описи принесли несомнѣнную пользу значительными поправками, внесенными на карту, но въ смыслѣ изученія состоянія льда и проходимости моря, онѣ не могли дать много новаго, такъ какъ раннимъ лѣтомъ уже спѣшили по льду на материкъ или лѣтовали на островахъ и возвращались осенью, когда ледъ уже окрѣпъ.

Такимъ образомъ былъ открытъ и описанъ въ 1770 году Ляховскій островъ, а за нимъ и Новосибирскіе острова. Въ этой работѣ участвовали промышленникъ Ляховъ и землемѣръ Хвойновъ.

У Медвѣжихъ острововъ работали: въ 1762 г. геодезіи сержантъ Андреевъ, посланный сибирскимъ губернаторомъ, а съ 1767 до 1772 г. — прапорщики Леонтьевъ, Лысовъ и Пушкаревъ.

Въ своихъ поискахъ „большой земли“ по льду эти геодезисты два раза—24 марта и 1 апрѣля—встрѣчали въ 25—30 верстахъ отъ берега тонкій ледъ, щели и полыньи, которыя задерживали дальнѣйшій путь.

Сохранилось также указаніе, что въ 1773 году Ляховъ „поплылъ на лодкѣ съ 5 гребцами на первый островъ“ (своего имени). Къ сожалѣнію, не сохранилось иаты этого плаванія, свидѣтельствующаго еще разъ, что Ляховскій проливъ бываетъ открытъ отъ льда.

Случайное морское изслѣдованіе Ледовитаго океана съ

Берингова пролива имѣло еще мѣсто въ1778 году, когда извѣстный мореплаватель Кукъ въ кругосвѣтномъ плаваніи зашелъ мимоходомъ въ Ледовитый океанъ. Съ судномъ, не приспособленнымъ ни для полярнаго плаванія, ни для зимовки, онъ очевидно не могъ, да и не намѣревался удаляться далеко къ сѣверу и ограничилъ свои изслѣдованія у американскаго берега Ледянымъ мысомъ, гдѣ его остановили льды, а у азіятскаго — Сѣвернымъ, у котораго онъ 29 августа, за противными вѣтрами, позднимъ временемъ года и изъ опасенія встрѣтить далѣе льды, вернулся обратно и уже 2 сентября вышелъ Беринговымъ проливомъ обратно въ Тихій океанъ. Гидрографическія работы Кука сводятся къ опредѣленію нѣсколькихъ астрономическихъ пунктовъ и весьма поверхностному обозрѣнію берега.

Это изслѣдованіе иностранцевъ у нашихъ-же береговъ заставили Екатерину Великую, отзывчивую на всякія про свѣщенныя предпріятія, снова отправить къ сѣверовосточнымъ берегамъ Азіи русскую экспедицію, осыпавъ ее всякими милостями, въ видѣ права объявлять себѣ чины, съ приходомъ въ извѣстное мѣсто, двойного и тройного содержанія и т. д.

Начальство надъ этой новой экспедиціей было ввѣрено капитану Беллингсу, который, однако, далеко не оправдалъ широкихъ „надѣяній“, возложенныхъ на него въ высочайшей инструкціи.

Между прочимъ, ему было поручено испытать возможность мореходнаго сообщенія изъ Ледовитаго въ Великій океанъ, для чего Беллингсъ и выстроилъ на Колымѣ 2 судна „Палласъ“ и „Ясашна“ и 25 мая 1787 года отправился съ мѣста постройки; 2 іюня онъ вышелъ въ море и объявилъ себѣ, согласно инструкціи, чинъ капитана 2 ранга. Встрѣчая много льда, отъ котораго укрывался въ бухточкахъ, онъ подвигался впередъ очень медленно; въ свободное отъ переходовъ время опредѣлялъ астрономическіе пункты на берегу. 1 іюля льдовъ стало меньше, но все-же они не дали Беллингсу возможности отойти отъ берега далѣе 20 миль; только 19 іюля прошелъ онъ Большой Барановъ камень и, склонивъ отъ него курсъ на NO, въ 10 миляхъ опять встрѣ-

тилъ высокіе торосы, которые стояли на мели на глубинѣ 16 саженъ.

Здѣсь капитанъ Беллингсъ собралъ своихъ офицеровъ на военный совѣтъ, на которомъ рѣшено было: „за невозможностью пройти далѣе къ востоку и позднимъ осеннимъ временемъ возвратиться въ Колыму“, куда и пришли 26 іюля.

Беллингсъ, такимъ образомъ, не только превзошелъ всѣхъ своихъ предшественниковъ въ слишкомъ раннемъ выходѣ въ полярное море, но прямо явилъ недостойный примѣръ малодушія и нетерпѣнія, коими его же офицеры, особенно Сарычовъ, остались крайне недовольны и высказывались на совѣтѣ за продолженіе плаванія.

По возвращеніи въ Колыму, Беллингсъ снова собралъ совѣтъ, на которомъ рѣшено было, за невозможностью проникнуть моремъ на востокъ и неудобностью объѣхат это пространство зимой на собакахъ, сдѣлать попытку пройти съ восточной стороны на судахъ, построенныхъ въ Охотскѣ

Этимъ Беллингсъ, какъ будто, заранѣе хотѣлъ избавить себя отъ необходимости, хотя бы для вида, повторить въ слѣдующемъ году свое столь поразительно неудачное плаваніе, и сейчасъ-же приступилъ къ исполненію принятаго на совѣтѣ рѣшенія.

Постройка судовъ въ Охотскѣ, а затѣмъ въ Нижне-Камчатскѣ заняла нѣсколько лѣтъ, и только въ 1791 году Беллингсъ на суднѣ „Слава Россіи“ вышелъ изъ Нижне-Камчатска на сѣверъ. Придя въ губу Святого Лаврентія, онъ отъ чукчей узналъ, что море за Чукотскимъ носомъ всегда такъ покрыто льдомъ, что и на байдаркахъ по нему плавать нельзя.

Повѣривъ безъ дальнѣйшихъ околичностей этимъ разсказамъ, быть можетъ, еще плохо переведеннымъ толмачомъ, Беллингсъ отмѣнилъ плаваніе черезъ Беринговъ проливъ и рѣшился ѣхать сухимъ путемъ на оленяхъ съ чукчами.

Напрасно всѣ офицеры отговаривали его, убѣждая, что недостойно начальнику отвлечься отъ главной цѣли экспедиціи, не сдѣлавъ даже попытки проникнуть на суднѣ въ Полярный океанъ; Беллингсъ настоялъ на своемъ

подъ предлогомъ необходимости описать берегъ, что, однако, ни ему, ни его штурману, ни сержанту геодезіи Гилеву, посланному отдѣльно, не удалось выполнить. Чукчи, въ виду судна дружественные, въ дорогѣ держали Беллингса и его довольно многочисленную свиту почти какъ плѣнниковъ и водили тамъ, гдѣ удобнѣе было пастись оленямъ, а не по берегу для описи и съемки.

Только Гилевъ описалъ небольшую часть берега, пока шелъ отдѣльно отъ Беллингса; соединившись съ нимъ близъ Колючина, онъ раздѣлилъ участь своего начальника. Поразительная неудача плаванія изъ Колымы, простиравшагося не дальше 60 миль, объясняется слишкомъ раннимъ выходомъ. Прежніе походы показали намъ, что и 19 августа слишкомъ ранній срокъ для возвращенія, а 19 іюля до Беллингса никто и не думалъ возвращаться за позднимъ временемъ.

Отсутствіе-же всякой попытки въ слѣдующій годъ выйти изъ Колымы, дѣтская довѣрчивость къ разсказамъ чукчей и полный отказъ отъ намѣренія пройти въ Ледовитый океанъ со стороны Берингова пролива—не могутъ быть ничѣмъ объяснены, кромѣ личныхъ качествъ Беллингса, коими онъ не только бросилъ тѣнь на славную до него исторію русскихъ полярныхъ плаваній, но и превратилъ въ горькую иронію громкое имя своего судна.

Послѣ столь неудачной морской экспедиціи Беллингса, заслуживаетъ вниманія санная экспедиція Генденштрема, чиновника, посланнаго государственнымъ канцлеромъ Румянцевымъ по поводу ходатайствъ промышленниковъ о дозволеніи производить промыслы на вновь открываемыхъ ими островахъ.

Осенью 1808 года отправился Генденштремъ съ землемѣромъ Кожевинымъ въ устье Яны и провелъ 2 года въ неутомимыхъ разъѣздахъ по сѣверному берегу и Ново-Сибирскимъ островамъ, при чемъ черезъ море переправлялся обыкновенно ранней весной, когда, казалось, еще не могло быть и рѣчи объ открытомъ морѣ.

Не останавливаясь здѣсь на интересныхъ его открытіяхъ, съемкахъ и трудностяхъ зимовки въ полярныхъ пустыняхъ, отмѣтимъ одно важное явленіе, совершенно случайно откры-

тое этимъ добросовѣстнымъ труженикомъ полярной географіи.

24 марта 1810 года Генденштремъ, возвращаясь съ Новой Сибири въ Колыму, въ 75 верстахъ къ О отъ Новой Сибири, нашелъ къ крайнему своему изумленію открытую полынью съ несущимися по ней льдами. Своротивъ съ пути и направляясь къ устью Колымы, онъ нѣсколько разъ подходилъ къ этой полыньѣ, что его убѣдило въ томъ, что эта гиганская полынья уже въ концѣ марта простирается на 500 верстъ отъ Новой Сибири почти до Медвѣжихъ острововъ.

1 мая того же года, проѣхавъ на нартахъ 250 верстъ на NNO отъ Большого Баранова камня, Генденштремъ встрѣтилъ полынью въ 15 саж. шириной съ быстрымъ теченіемъ на OSO; повернувъ на SSO къ Шелагскому мысу, онъ однако, тоже встрѣчалъ тонкій ледъ и полыньи и только съ трудомъ вышелъ на старую дорогу, по которой и вернулся на Колыму.

Такимъ образомъ, первыя историческія дальнія санныя поѣздки дали важный для мореходства результатъ: весьма раннее образованіе полыней на значительномъ разстояніи отъ берега.

Въ томъ же году Генденштремъ былъ отозванъ, и продолженіе его дѣла поручено землемѣру Пшеницыну и промышленнику Санникову, который, въ своихъ отважныхъ поискахъ новыхъ земель въ концѣ марта 1811 года, разъ въ 20-ти и разъ въ 30 верстахъ отъ сѣвернаго берега Ѳаддеевскаго острова былъ задержанъ открытымъ моремъ. 23 іюня того-же года олени были пригнаны съ материка на Котельный лишь съ большими трудностями, за полыньями и рыхлымъ льдомъ въ морѣ.

Осенью того-же года Санниковъ и Пшеницынъ на возвратномъ пути съ Ново-Сибирскихъ острововъ въ Устьянскъ съ 27 октября до 12 ноября подвергались въ морѣ большой опасности отъ тонкаго льда и множества полыней.

Въ ту-же осень кончилась экспедиція Генденштрема и его сотрудниковъ, составляющая весьма свѣтлую страницу въ исторіи изслѣдованія дальняго сѣвера, не только въ про-

мысловомъ географическомъ, но и въ чисто научномъ отношеніи.

Съемки Генденштрема, какъ и Шалаурова, при достаточной мѣстной точности, не имѣли хорошихъ опорныхъ астрономическихъ пунктовъ, такъ какъ онъ недостаточно былъ снабженъ инструментами. Такимъ образомъ, широты его расходятся до 1° съ прежними опредѣленіями; долготъ же онъ вовсе не могъ опредѣлять.

Хорошими астрономическими пунктами могли похвастаться только экспедиціи Кука и Беллингса; что касается послѣдней, то это была единственная ея заслуга; хорошія широты были еще у Дмитрія Лаптева.

Между Шелагскимъ и Сѣвернымъ мысомъ не было сдѣлано никакой описи и съемки, и еще находились люди, которые считали возможнымъ существованіе перешейка отъ этой части Сибирскаго берега до Америки.

И дѣйствительно, Дежневъ и Стадухинъ были забыты, а ученые моряки еще не пересѣкали меридіановъ этихъ двухъ мысовъ. Съ одной стороны, были плаванія Лаптева, Беллингса и Шалаурова, съ другой—Беринга и Кука. Между ними зіялъ пробѣлъ.

Въ такомъ положеніи была сѣверная гидрографія въ началѣ прошлаго столѣтія, когда въ 1820 году императоръ Александръ I послалъ снова сухопутную экспедицію, подъ начальствомъ лейтенантовъ Врангеля и Анжу, для подробной съемки и составленія карты сѣвернаго побережья Сибири и близъ лежащихъ острововъ.

По богатому для того времени снабженію инструментами и по плодотворнымъ и многочисленнымъ работамъ, добросовѣстно выполненнымъ членами этой экспедиціи, она по справедливости должна считаться одной изъ лучшихъ и составляетъ эпоху въ исторіи изслѣдованія этого отдаленнаго края.

Весь берегъ отъ Лены до Индигирки съ Ново-Сибирскими островами былъ описанъ отрядомъ Анжу, и карта основана на 65 астрономическихъ пунктахъ.

Отъ Индигирки до Колючина, т. е. до описи Гилева, берегъ былъ описанъ отрядомъ Врангеля; на немъ опредѣлено

111 астрономическихъ пунктовъ. Долготы опредѣлены по луннымъ разстояніямъ и закрытіямъ звѣздъ луной. Это были первыя долготы по сѣверному берегу Сибири послѣ Кука, который опредѣлилъ только мысъ Сѣверный. Вопросъ о проливѣ между Азіей и Америкой былъ снова и окончательно рѣшенъ—вѣрнѣе, всякія сомнѣнія разсѣяны.

Оба отряда этой экспедиціи, морскіе по мундиру и вѣломству, были однако сухопутными по существу и производили свои изысканія лѣтомъ на берегу, изрѣдка лишь пользуясь шлюпками, а ранней весной на саняхъ по льду, почему они, при громадныхъ научныхъ и гидрографическихъ работахъ, не могли дать ничего рѣшающаго въ вопросѣ о возможности плаванія между Леной и Беринговомъ проливомъ. Не будемъ здѣсь останавливаться на массѣ интересныхъ данныхъ, добытыхъ этими экспедиціями; все это прекрасно изложено въ классическомъ трудѣ Врангеля, вышедшемъ въ свѣтъ, послѣ его возвращенія, на нѣмецкомъ, англійскомъ и французскомъ языкахъ, и лишь 16 лѣтъ спустя на русскомъ, когда самъ авторъ уже былъ въ чинѣ адмирала. Тамъ-же находимъ подробное и добросовѣстное историческое обозрѣніе всѣхъ предшествовавшихъ плаваній, откуда мы, главнымъ образомъ, и почерпали матеріялъ для настоящаго очерка.

Такое большое вниманіе къ исторіи, къ опыту прежнихъ мореплавателей, надо поставить въ особую заслугу Врангелю. Сама исторія намъ показываетъ, что тѣ мореплаватели, которые пренебрегали опытомъ предшественниковъ, только повторяли ихъ ошибки, или даже усугубляли ихъ.

Такъ, напримѣръ, самый неудачный изъ нихъ, Беллингсъ, никоимъ образомъ не рѣшился бы 19 іюля вернуться на зимовку за позднимъ временемъ, если бы зналъ, что Шалауровъ и другіе до 20 сентября имѣли совершенно открытое море. Онъ же не могъ бы повѣрить чукчамъ въ 1791 г., если бы зналъ, что Кукъ 29 августа 1778 года у Сѣвернаго мыса не видѣлъ льда.

Но можно ли, съ другой стороны, допустить, чтобы Беллингсъ не зналъ про плаваніе Кука, если вся его экспедиція состоялась по поводу Куковой же экспедиціи?

Не вдаваясь, однако, слишкомъ глубоко въ изслѣдованіе причинъ неудачи одной изъ многихъ экспедицій, вернемся къ нашей главной задачѣ — исторіи мореплаванія изъ Лены въ Беринговъ проливъ.

Врангель и Анжу, какъ уже сказано, не могли дать ничего рѣшающаго въ этомъ вопросѣ; тѣмъ не менѣе, они дали обширный вспомогательный матеріалъ и подтвердили фактъ весьма ранняго вскрытія большихъ полыней и разрыхленія льда на большомъ разстояніи отъ берега, что уже было замѣчено раньше Генденштремомъ, Санниковымъ и другими.

Такъ, напримѣръ, Врангель 2 марта 1821 года при 27° мороза во время санной экскурсіи видѣлъ близъ Песчанаго мыса въ морѣ груды льда, нагроможденныя на краю необозримой полыньи; 31 марта того же года у Медвѣжьихъ острововъ онъ видѣлъ признаки близости открытаго моря; 4 апрѣля въ 215 верстахъ къ сѣверу отъ Баранова камня наблюдалъ волнообразное движеніе льда и слышалъ плескъ волнъ, а затѣмъ встрѣчалъ щели и трещины и такой рыхлый ледъ, который разсыпался отъ легкаго прикосновенія. Эти обстоятельства заставили его вернуться; но и гораздо южнѣе, на обратномъ пути, онъ слышалъ трескъ ломающагося льда и часто принужденъ былъ или объѣзжать большія полыньи и трещины, или переправляться на льдинахъ.

Одинъ изъ помощниковъ Врангеля, штурманъ Козлинъ, объѣзжая берегъ отъ Колымы до Индигирки, во многихъ мѣстахъ видѣлъ открытое море у самого берега уже въ іюлѣ.

Весной 1822 года Врангель снова поѣхалъ по льду съ Большого Баранова камня, на этотъ разъ по курсу NNO, оставляя Медвѣжьи острова влѣво, и съ 8 апрѣля встрѣчалъ открытыя полыньи, а 12 апрѣля, въ 150 миляхъ отъ берега, былъ остановленъ открытымъ моремъ и, разъѣзжая по краю его, вездѣ имѣлъ тонкій и рыхлый ледъ.

Разъѣзды его въ эти два года занимаютъ пространство отъ 162 до 171 меридіана, т. е. безъ малаго 200 миль, которыя на картѣ Врангеля заполнены показаніями: „Полое

море и несущіяся льдины“, „Полыньи и тонкій ледъ“, „Ломался ледъ“, „Тонкій ледъ“ и т. д.

Въ слѣдующемъ 1823 году Врангель предпринялъ поѣздку и гораздо восточнѣе; одну отъ устья рѣки Верханы, другую отъ мыса Якана.

Въ первой, 23 марта, онъ былъ остановленъ открытымъ моремъ въ 80 миляхъ отъ берега, а во 2-й, по той же причинѣ, едва проѣхалъ 50 миль.

Этотъ опытъ далъ ему право и здѣсь сдѣлать на картѣ надпись: „Полое море и по оному несущійся старый ледъ“, а ближе къ берегу „Море изломало на обратномъ пути полыньи“.

Слѣдуя далѣе на востокъ берегомъ, Врангель 23 апрѣля также видѣлъ въ морѣ полыньи съ мыса Сѣвернаго.

Такимъ образомъ, все пространство отъ Берингова пролива до устья Колымы, т. е. полъ-пути до Лены, уже въ апрѣлѣ бываетъ покрыто полыньями и такимъ рыхлымъ льдомъ, какой не можетъ препятствовать плаванію полуледокольнаго парохода.

Анжу, къ сожалѣнію, не оставилъ печатнаго труда о своей не менѣе интересной и важной для насъ экспедиціи. Результаты его работъ видны лишь на картѣ, а подробное описаніе хранится въ архивѣ главнаго гидрографическаго управленія въ Петербургѣ. Не имѣя возможности цитировать ихъ, мы не можемъ почти ничего прибавить къ собранному нами матеріалу изъ работъ Анжу.

Изъ труда Врангеля и картъ видно, что весной вплоть до мая Анжу на саняхъ переѣзжалъ съ материковаго берега на Ново-Сибирскіе острова, а къ сѣверу отъ нихъ ранней весной встрѣчалъ полыньи и трещины. Это, однако, не прибавляетъ ничего новаго къ интересующему насъ вопросу.

Во время лѣтнихъ поѣздокъ по берегу Врангель часто видѣлъ чистый каналъ по берегу; однако, на горизонтѣ всегда были видны горы высокихъ торосовъ, откуда онъ и заключаетъ, что это вѣчный ледъ.

Весьма возможно, что за каналомъ чистой воды, по которому свободно плавали казаки и промышленники, идетъ гряда торосовъ, сидящихъ на мели и расходящихся не каж-

дый годъ. Однако, вѣчными ихъ нельзя считать. Самъ Врангель въ 1822 году наткнулся на свои собственные прошлогодніе слѣды на 80 миль восточнѣе и полагаетъ, что ледъ отъ преобладающихъ здѣсь лѣтомъ NW вѣтровъ подвинулся за лѣто на 80 миль къ востоку. Кромѣ вѣтра, мы знаемъ еще теченіе, идущее здѣсь также къ востоку. Но отчего бы ни происходило движеніе льда, самый фактъ его показываетъ, что ледъ не вѣченъ.

За этой стѣной ледяныхъ полей и торосовъ можетъ оказаться опять болѣе открытое море, какъ это ранней весной и наблюдалъ Врангель; а осенью, какъ увидимъ ниже, и многіе другіе.

Резюмируя результаты первыхъ научныхъ и гидрографическихъ изслѣдованій берега отъ Лены до Тихаго океана, мы не встрѣчаемъ здѣсь уже ни одного сквозного плаванія, хотя бы изъ Колымы въ Тихій океанъ.

Что сталось съ прежними лихими казаками и промышленниками? Въ исторіи этой эпохи не сохранилось указаній на цѣлыя флотиліи кочъ, ожидающихъ попутнаго вѣтра въ устьѣ Лены. Лишь черезъ каждые 30 лѣтъ является по одному отважному промышленнику, который на свой рискъ и страхъ идетъ на поиски новыхъ земель. Правда, онъ уже вооруженъ компасомъ и астролябіей; онъ беретъ съ собою землемѣра и, вмѣсто государева приказчика для соблюденія казенной пользы, его сопровождаетъ чиновникъ особыхъ порученій. Карта шагъ за шагомъ исправляется общими трудами, какъ раньше общимъ-же дѣломъ завоевывалась самая земля.

Но нѣтъ болѣе беззавѣтныхъ богатырскихъ походовъ по Студеному морю, какъ въ сѣдую старину. Вопросъ, уже давно фактически рѣшенный на дѣлѣ, рѣшается вновь на бумагѣ.

Отъ Шелагскаго до Сѣвернаго мыса берегъ, хотя и описанъ, но не пройденъ моремъ никѣмъ изъ ученыхъ моряковъ.

Отсюда не долго снова народиться вопросу о возможности мореплаванія тамъ, гдѣ прежде прямо плавали, никого не спросясь.

И этотъ новый вопросъ, мало что народился изъ травы

забвенія, поросшей надъ смѣлыми мореходцами сѣдой старины; онъ возсталъ и полъ-столѣтія стоялъ передъ ученымъ міромъ безъ отвѣта, безъ рѣшенія.

Полъ-столѣтія ни одна экспедиція не отважилась проникнуть въ этотъ полярныйуголокъ, какъ будто съ работами Врангеля и Анжу карта уже дополнена и исправлена до совершенства и нечего тамъ больше дѣлать.

Политическіе шаги Россіи все больше и больше направляются на югъ; о сѣверѣ совсѣмъ забыли до самаго послѣдняго времени, пока иностранцы не взялись снова за поиски сѣверовосточнаго прохода, попутно съ путями въ Сибирскія рѣки.

Эти экспедиціи послѣдняго времени, отдѣленныя полутолѣтіемъ отъ послѣдней и важнѣйшей гидрографической экспедиціи Врангеля и Анжу, составляютъ третій и послѣдній періодъ въ исторіи мореплаванія изъ устья Лены въ Беринговъ проливъ.

III.

Экспедиціи послѣдняго времени.

Чѣмъ ближе подходитъ исторія къ нашему времени, тѣмъ рѣже становятся экспедиціи въ разсматриваемомъ районѣ сѣвернаго берега Азіи.

Въ теченіе полустолѣтія послѣ Врангеля и Анжу знаменитая экспедиція Норденшельда была единственной, имѣющей серьезное отношеніе къ вопросу о мореплаваніи изъ Лены въ Беринговъ проливъ, и лишь ея же результаты явились рѣшающимъ голосомъ. Вмѣстѣ съ открытіемъ сѣверо-восточнаго прохода, ею было вполнѣ и несомнѣнно практически доказано, что мореплаваніе изъ устья Лены въ Беринговъ проливъ вполнѣ возможно.

Но, по странной игрѣ случая, или по злой ироніи судьбы, вопросъ, несомнѣнно рѣшенный, остался втунѣ, какъ былъ и ранѣе. Двери были открыты въ обширный край—открыты онѣ и понынѣ — но никто не воспользовался ими; ихъ уже затягиваетъ паутиной забвенія до того, что, быть можетъ, придется ихъ вторично отворять.

Норденшельдъ не имѣлъ исключительной цѣли доказать

возможность мореплаванія изъ устья Лены въ Тихій океанъ. Его цѣль была открыть сѣверо-восточный проходъ и путь въ Сибирскія рѣки.

И онъ открылъ путь изъ Оби и Енисея черезъ Карское море въ Атлантическій океанъ, а изъ Лены въ Тихій.

Первый путь ожилъ. Ежегодно стали ходить пароходы въ устье Енисея; съ каждымъ годомъ ихъ являлось все больше и больше. За послѣдніе годы уже открыта таможня въ Гальчихѣ и уже много лѣтъ работаетъ русская гидрографическая экспедиція для составленія новой карты этого пути.

Второй путь остался, какимъ былъ.

Послѣ толчка, даннаго Норденшельдомъ, послѣдовала по инерціи американская экспедиція „Жанетты“ для поисковъ его, хотя и было извѣстно, что онъ въ нихъ не нуждается, а затѣмъ, для поисковъ самой „Жанетты“ пошли еще два американскихъ таможенныхъ крейсера „Роджерсъ“ и „Корвинъ“; когда кончилась необходимость искать пропавшихъ безъ вѣсти—прекратились и сами экспедиціи.

Эти три поисковыя экспедиціи привезли только мимоходомъ кое-какія новыя свѣдѣнія по гидрографіи, не имѣющія, однако, существеннаго значенія для нашего вопроса.

Было еще нѣсколько чисто научныхъ сухопутныхъ экспедицій на Ново-Сибирскіе острова, представляющіе чрезвычайный научный интересъ по геологическому своему строенію и ископаемымъ мамонтамъ.

И эти экспедиціи принесли только нѣсколько побочныхъ свѣдѣній по метеорологіи и гидрографіи, касающихся мореплаванія. Ни промысловаго, ни коммерческаго значенія онѣ не имѣли.

Вотъ причина, почему послѣдній періодъ исторіи мореплаванія изъ Лены въ Беринговъ проливъ—состоитъ почти изъ одной экспедиціи Норденшельда на „Вегѣ“.

До нея, за все полустолѣтіе отъ временъ Врангеля было всего четыре достойныя замѣчанія плаванія изъ Тихаго океана черезъ Беринговъ проливъ въ Ледовитый океанъ.

Въ 1849 году суда „Пловеръ“ и „Герольдъ“ поднялись изъ Берингова пролива прямо на сѣверъ для изслѣдованія банки Геральдъ, а затѣмъ прошли къ американскому берегу, совсѣмъ не коснувшись нашего пути.

Въ 1855 году американскій адмиралъ Роджерсъ на „Винсентѣ“ крейсировалъ въ Ледовитомъ океанѣ, пока 19 августа на $\varphi = 70° 55'$, $l = 177° 0$, т. е. на меридіанѣ мыса Якана, не наткнулся на ледъ. Его плаваніе замѣчательно быстрыми переходами, бо̀льшими 100 миль въ сутки.

Въ 1867 году китобойный баркъ „Массачузетъ“ 21 сентября дошелъ до $\varphi = 74° 30'$, $l = 173°$ и льда не видѣлъ. Это плаваніе замѣчательно по достигнутой высокой широтѣ, но не шло по нашему пути; единственное полезное для насъ указаніе его — это позднее замерзаніе моря, т. е. въ концѣ сентября. Въ томъ же году другой китобойный баркъ „Нилъ“, подъ командой Лонга, крейсируя съ промысловыми цѣлями къ W отъ Берингова пролива, свободно дошелъ подъ парусами до 170°, т. е. до меридіана устья Колымы. Такой неожиданный успѣхъ убѣдилъ Лонга въ возможности пройти до Атлантическаго океана, что, однако, практическаго значенія, по его мнѣнію, не имѣетъ; путь-же изъ Берингова пролива въ Лену, напротивъ, имѣетъ-де весьма важное практическое значеніе.

Въ 1876 году нашъ клиперъ „Всадникъ“, состоявшій въ отрядѣ судовъ Тихаго Океана, пошелъ въ Ледовитый океанъ. Онъ, однако, не имѣлъ ни назначенія, ни возможности пробиваться во льдахъ, почему, встрѣтивъ у Сѣвернаго мыса ледъ, вернулся, ограничивъ свои труды гидрографическими работами въ этомъ районѣ.

Черезъ 2 года состоялась экспедиція Норденшельда; подготовлялась она постепенно и явилась лишь конечнымъ звеномъ цѣлой цѣпи послѣдовательныхъ экспедицій самого Норденшельда и благородныхъ усилій купца Сибирякова, извѣстнаго радѣтеля нашего сѣвера.

Такъ, въ 1875 году Норденшельдъ на парусномъ суднѣ „Превенъ“ впервые прошелъ до Енисейской губы и далѣе поднялся вверхъ по рѣкѣ на шлюпкѣ.

Этотъ успѣхъ воодушевилъ его на продолженіе своихъ плаваній до Берингова пролива.

Въ слѣдующемъ году Норденшельдъ повторилъ плаваніе въ Енисей уже на пароходѣ „Иммеръ“.

Въ 1877 году пришла изъ Енисейска въ Петербургъ шкуна „Утренняя заря“, подъ командой шкипера Шваненберга.

Въ 1878 году состоялась экспедиція на „Вегѣ“ на средства Сибирякова, шведскаго короля Оскара и купца Диксона.

Самъ Норденшельдъ, въ докладѣ своему правительству въ 1877 году о проектируемой экспедиціи, изложилъ довольно подробно исторію всѣхъ прежнихъ плаваній, которыя, не смотря на многія неудачи, привели его къ заключенію о проходимости этихъ далекихъ водъ. Сами эти неудачи въ докладѣ являются доказательствами отъ противнаго.

„Мысъ Челюскинъ не былъ еще никѣмъ обойденъ на суднѣ“ — говоритъ Норденшельдъ — „но суда Прончищева, Минина и другихъ участниковъ великой сѣверной экспедиціи были до того жалки и слабы, что штормъ въ открытомъ морѣ былъ имъ опаснѣе плавучаго льда, на которомъ они всегда могли спасаться, когда раздавитъ ихъ утлую ладью. Надо еще удивляться, что находились отважные смѣльчаки, готовые выходить въ океанъ на такихъ судахъ; но изъ ихъ неудачъ никоимъ образомъ нельзя вывести заключенія о непроходимости моря“.

Все это касается труднѣйшей части пути, отъ Челюскина мыса, ранѣе еще никѣмъ не пройденной моремъ. О пути же изъ Лены до Тихаго океана Норденшельдъ говоритъ, какъ о морѣ, въ древности часто посѣщаемомъ промышленниками, и въ извѣстное время года вполнѣ и несомнѣнно свободномъ для плаванія.

Неудачи отдѣльныхъ же мореплавателей Норденшельдъ и здѣсь справедливо приписываетъ несвоевременному ихъ выходу въ морѣ и жалкой конструкціи и вооруженію самихъ судовъ.

„Если на своихъ жалкихъ парусныхъ кочахъ тѣ самые отверженные люди могли проходить изъ одной рѣки въ другую, то нѣтъ сомнѣнія, что мы на пароходѣ, выбирая наилучшее время года, пройдемъ въ одно лѣто изъ Карскаго въ Берингово море“ — утверждалъ профессоръ въ своемъ докладѣ.

Послѣдующія событія, хотя въ буквальномъ смыслѣ и не подтвердили этой надежды, но доказали несомнѣнную возможность плаванія изъ Карскаго въ Берингово море, даже

для деревяннаго тихоходнаго, не ледокольнаго судна, какимъ была „Вега".

Длиной въ 125 футъ, водоизмѣщеніемъ не болѣе 900 тоннъ, съ машиной въ 60 нарицательныхъ силъ, развивающей по тогдашнему состоянію техники не больше 250 HP, „Вега" подъ парами не могла имѣть больше 7—8 узловъ; при противныхъ вѣтрахъ она, благодаря высокому рангоуту, неизбѣжно должна была значительно терять и этотъ жалкій, по нашимъ современнымъ понятіямъ, ходъ. Деревянный корпусъ, хотя и крѣпкой постройки, какъ и всѣ китобои, не имѣлъ, однако, никакой ледокольной силы. „Вега" и не думала пробиваться сквозь, хотя бы, рыхлый или тонкій ледъ, но искала исключительно совершенно открытаго пути и по нему прошла кругомъ Азіи. Пароходъ „Лена", сопровождавшій „Вегу" до устья Лены и назначенный далѣе въ Якутскъ, былъ уже совсѣмъ ничтожный паровой барказъ около 75 ф. длиной, хотя и стальной.

До устья Енисея экспедиція шла соединенно еще съ двумя пароходами — „Экспресъ" и „Фразеръ", которые оба шли въ устье Енисея.

Не останавливаясь здѣсь на подробностяхъ всей этой экспедиціи, хорошо памятной теперешнему поколѣнію, разсмотримъ ея плаваніе и результаты лишь съ нашей точки зрѣнія—мореплаванія изъ устья Лены въ Беринговъ проливъ. Пройдя вполнѣ благополучно труднѣйшую часть пути изъ Енисея до Лены, Норденшельдъ 27 августа, въ 11 миляхъ отъ устья Лены, разстался съ пароходомъ „Лена" и на „Вегѣ" пошелъ далѣе по совершенно чистому морю; подошелъ къ южнымъ Ново-Сибирскимъ островамъ, гдѣ ледъ стоялъ только подъ берегомъ и препятствовалъ съѣзду на берегъ. На западномъ берегу Ляхова острова и у Сеновскаго и Столбового Норденшельдъ нашелъ весьма малыя глубины до 3—4 саж. въ 10 миляхъ отъ берега. Говоря объ изслѣдованіи этихъ крайне интересныхъ въ научныхъ отношеніяхъ острововъ, профессоръ мимоходомъ замѣчаетъ: „предразсудки касательно Ледовитаго океана, существовавшіе до сихъ поръ, нынѣ устранены и уничтожены, почему небольшой пароходъ изъ Якутска легко можетъ достичь и сѣвернаго Ново-Сибирскаго острова".

Проходя 31 августа Ляховскимъ проливомъ, Норденшельдъ также не встрѣтилъ большихъ льдовъ; въ своемъ трудѣ онъ приводитъ по этому поводу неудачи Лаптева у Святаго Носа, опровергнутыя впослѣдствіи имъ же самимъ, откуда и заключаетъ, что многія невозможности возможны. Эта часть Ледовитаго океана, между Таймырскимъ полуостровомъ, сѣвернымъ берегомъ Сибири и южнымъ Ново-Сибирскихъ острововъ, получила названіе Норденшельдова моря. По выходѣ изъ него Ляховскимъ проливомъ, „Вега“ шла вдоль берега въ свободной водѣ, температурой въ 4° С, и, производя все время гидрологическія наблюденія, 3 сентября безъ особыхъ препятствій дошла до Медвѣжьихъ острововъ.

Только отсюда начались затрудненія. „Вега“ уже не могла пройти прямымъ курсомъ къ Шелагскому мысу, а принуждена была спуститься къ самому берегу, гдѣ былъ узкій и не глубокій каналъ. Къ Шелагскому мысу пришли только 6 сентября, что составляетъ 60 миль суточнаго плаванія по курсу. Съ этой крайней точки, достигнутой Шалауровымъ, Норденшельдъ снова вступаетъ въ дѣйствительное море, не пройденное еще ни одной экспедиціей или ученымъ морякомъ.

Затрудненія отъ льда увеличивались съ каждымъ днемъ. Ночи становились темными и приходилось становиться на ночь на якорь. Въ морѣ льды были такъ плотны, что пришлось пробираться по узкому и мелкому каналу у самаго берега и временами выжидать по нѣскольку дней очищенія канала.

10 сентября принуждены были даже прорубать каналъ топорами черезъ ледяное поле, послѣ чего попали опять въ болѣе свободное море: медленно продолжая плаваніе въ туманѣ и разсѣянномъ льду, „Вега“ 12 сентября пришла къ Сѣверному мысу, гдѣ и простояла 6 дней, въ продолженіе которыхъ весь ученый штабъ дѣятельно занимался научными экскурсіями на берегу.

„Хотя состояніе льда 18-го было такое-же“—пишетъ Норденшельдъ— „но, опасаясь зимовки, мы снялись съ якоря и пошли по полыньѣ вдоль берега, гдѣ находили глубины отъ

$3^1/_2$ до $4^1/_2$ саж.; но уже въ 12 миляхъ встрѣтили сильное препятствіе отъ льда и опять прорубались топорами".

Отсюда можно заключить, что шестидневная стоянка вовсе не была вызвана непродолжительными препятствіями отъ льда, какъ Норденшельдъ и самъ сознался впослѣдствіи, оставшись на зимовкѣ въ виду свободнаго моря.

19-го продолжали медленно плаваніе въ разбитомъ мелкомъ льду подъ берегомъ, а 20-го встрѣтили рѣчной грязный ледъ. Каналъ вдоль берега все суживался и мельчалъ, дойдя, наконецъ, до 12, 15 футъ, когда „Вега" ошвартовалась объ ледъ въ ожиданіи лучшихъ условій плаванія. На другой день вѣтеръ перешелъ отъ W къ N и погода стала дождливая—признакъ открытаго моря къ сѣверу. Однако, за туманомъ не рѣшились итти на N, и 23 сентября, пославъ впередъ паровой катеръ съ промѣромъ, прошли вдоль берега въ сравнительно свободномъ каналѣ, имѣя иногда только 1 ф. воды подъ килемъ.

Подвигаясь медленно впередъ, „Вега" 27 сентября пришла въ Колючинскую губу. На другой день каналъ вдоль берега оказался уже слишкомъ мелкимъ и затянутымъ молодымъ льдомъ, почему рѣшили обождать перемѣны въ состояніи льда въ морѣ.

На этотъ разъ, однако, проволочка оказалась роковой. Зима уже наступала рѣшительными шагами, и скоро все окружающее пространство замерзло крѣпко. Между тѣмъ, 28 сентября еще было видно открытое море къ востоку отъ „Веги".

Мѣсто зимовки „Веги" ($\varphi = 67°06'N$; $l = 186°30'0$) близъ чукотскаго селенія Петлекай, было всего въ 120 миляхъ отъ выхода въ Тихій океанъ.

Самъ Норденшельдъ объясняетъ свою зимовку простой несчастной случайностью; приди онъ однимъ днемъ раньше на это мѣсто — онъ успѣлъ бы проскочить и въ одно лѣто прошелъ бы сѣверо-восточный проходъ. А были много разъ случаи сберечь по 3, 4 дня, хотя бы у Сѣвернаго мыса, гдѣ провели 6 дней и, не дождавшись измѣненія въ состояніи льда, все-така пошли и прошли дальше.

18 іюля слѣдующаго 1879 года „Вега" освободилась отъ льдовъ. Обратное ея плаваніе черезъ Беринговъ проливъ

вокругъ Азіи и черезъ Суэцкій каналъ было сплошнымъ тріумфальнымъ шествіемъ.

Для нашего вопроса фактъ зимовки „Веги“ даже не особенно важенъ.

Весь путь изъ Европы до Берингова пролива пройденъ на слабомъ деревянномъ пароходѣ. Этого факта достаточно. Этимъ завершилась эра въ исторіи мореплаванія у сѣверныхъ береговъ Сибири. Самъ Норденшельдъ пишетъ о пути изъ Берингова пролива въ Лену, что, если и не каждый годъ, то почти каждый годъ онъ вполнѣ осуществимъ на пароходѣ, сидящемъ не болѣе 12—14 футъ; это очевидно относится къ 1879 году, когда о ледоколахъ еще не было никакого разговора, а касается пароходовъ въ родѣ „Веги“, которые относятся къ современнымъ ледоколамъ, какъ кочи и шитики къ нимъ.

Современнымъ ледоколамъ не суждено было до-нынѣ помѣряться силами со льдами Берингова пролива.

Были экспедиціи и послѣ Норденшельда, но суда ихъ не превосходили „Веги“ ни по силѣ машины, ни по крѣпости корпуса. Первой изъ осуществившихся была американская экспедиція на „Жанеттѣ“, посланная редакторомъ „N. J. Herald“ съ цѣлью помочь Норденшельду, объ участи котораго уже начали безпокоиться во всемъ образованномъ мірѣ, прежде чѣмъ успѣли получить извѣстіе, посланное Норденшельдомъ съ чукчами по тундрѣ.

Одинъ изъ иниціаторовъ экспедиціи, Сибиряковъ, не отставалъ отъ американцевъ и послалъ уже весною 1879 г. изъ Швеціи пароходъ „Норденшельдъ“ черезъ Суэцкій каналъ въ Тихій океанъ, откуда онъ долженъ былъ пройти черезъ Беринговъ проливъ на встрѣчу „Вегѣ“ и, буде та не нуждается въ его помощи, везти грузъ въ устье Лены и вернуться оттуда съ грузомъ сырья. Это была единственная попытка практическаго осуществленія морского сообщенія съ Леной, о которой я нынѣ напоминаю оживающей восточной Сибири.

Къ сожалѣнію, эту экспедицію постигла печальная участь, свойственная многимъ морскимъ экспедиціямъ, порученнымъ не морякамъ, а ученымъ. Профессора являются лишь жал-

кими пассивными пассажирами на собственномъ суднѣ, которое ввѣряется мало образованному шкиперу, не понимающему и не сочувствующему чисто научной сторонѣ предпріятія, да и не всегда достаточно опытному даже въ морскомъ дѣлѣ. Сами профессора, какъ не спеціалисты, не удѣляютъ никакого вниманія самому судну, лишаясь, такимъ образомъ, въ подобномъ трудномъ плаваніи главнаго и единственнаго условія, обезпечивающаго успѣхъ. Разсматриваемая экспедиція на „Норденшельдѣ“ самымъ рѣзкимъ образомъ подтверждаетъ это мнѣніе.

Молодой ученый Григорьевъ, отправившійся въ этуэкспедицію, въ своемъ отчетѣ въ извѣстіяхъ рус. имп. геогр. общества упоминаетъ про самый пароходъ лишь мимоходомъ, что онъ былъ въ 350 т. водоизмѣщенія и имѣлъ машину въ 225 HP; команда состояла изъ капитана, 2 помощниковъ, 3 матросовъ, 2 машинистовъ, 3 кочегаровъ и пр.—все шведы. Даже не упоминается, подъ какимъ флагомъ шелъ этотъ „русскій“ пароходъ. Однако, уже изъ этихъ немногихъ цифръ видно, что это былъ ничтожный пароходикъ, для котораго уже одно океанское плаваніе изъ Мальмё въ Тихій океанъ представлялось далеко не заурядnымъ. Какія онъ испытывалъ затрудненія въ запасѣ угля? шелъ-ли подъ одними парусами, былъ-ли желѣзный? могъ-ли плавать хотя-бы въ тонкомъ льду? Всѣхъ этихъ интереснѣйшихъ и важнѣйшихъ вопросовъ Григорьевъ и не затрагиваетъ. Изъ его отчета только и видно, что морская часть на этомъ пароходѣ выказала полную несостоятельность, такъ что надо не жалѣть, а радоваться его преждевременной гибели; иначе несомнѣнныя его неудачи въ Ледовитомъ океанѣ были бы приписаны непроходимости этого океана.

Вотъ перечень неудачъ этихъ аргонавтовъ.

Въ Ламаншѣ загорѣлся уголь въ ямахъ; въ Красномъ морѣ умеръ старшій машинистъ, 2-й же машинистъ, юноша 19 лѣтъ, не замедлилъ по этому поводу упасть въ обморокъ; тѣмъ не менѣе, далѣе онъ велъ пароходъ съ 3 кочегарами, какъ—объ этомъ, къ сожалѣнію, не упоминается. Въ Индѣйскомъ океанѣ при первыхъ порывахъ муссона во всѣхъ каютахъ была вода, попадавшая во всѣ иллюминаторы. Только

когда опять стихло, справились съ лоціей и тутъ оказалось, что попали въ струю сильнѣйшаго муссона, которая такъ и обозначена на картѣ.

Анемометрическими наблюденіями не могли заниматься, такъ какъ на пароходѣ при малѣйшемъ вѣтрѣ ставили паруса, вслѣдствіе чего показанія этого инструмента были неправильны.

Стоило, однако, тому-же анемометру, послѣ гибели „Норденшельда“, случайно попасть на клиперъ „Джигитъ“, и тамъ лейтен. Доможировъ произвелъ съ нимъ опыты при самыхъ разнообразныхъ вѣтрахъ и парусахъ и, сравнивая съ опытами на „Наѣзникѣ“, вывелъ практическимъ путемъ данныя, какъ и куда помѣщать инструментъ, чтобы паруса не вліяли на показанія.

„Моряки“ на „Норденшельдѣ“ ничего подобнаго не могли придумать.

Въ Коломбо не заходили, но видѣли маякъ и опредѣлились. 3 іюля увидѣли группу острововъ; обсерваціа дала $\gamma = 4°50'$, т. е. немного южнѣе сѣверной оконечности Суматры; тѣмъ не менѣе, капитанъ рѣшилъ, что это не вѣрно и что это Никобарскіе острова, расположенные на цѣлыхъ 2° или 120 миль сѣвернѣе, легъ на S и прошелъ этимъ курсомъ цѣлыхъ 140 миль, хотя самый большой изъ Никобарскихъ острововъ простирается всего на 30 миль по меридіану. Только уткнувшись въ какіе то острова, убѣдились, что идутъ на югъ вдоль западнаго берега Суматры и отсюда пошли обратно, сдѣлавъ 280 миль лишнихъ.

Послѣ такого кораблевожденія не удивительно, что пароходъ „Норденшельдъ“, по выходѣ изъ Іокогамы, разбился у мыса Немора, почему эту единственную попытку осуществить морской путь изъ Тихаго океана въ устье Лены, съ сожалѣніемъ, и приходится называть не осуществившейся.

Но и эта неудача преподаетъ намъ хорошій урокъ: прежде чѣмъ повѣрить донесеніямъ мореплавателя, изучить и его, и его судно, и всѣ обстоятельства плаванія.

Уже въ древней исторіи мореплаванія мы имѣли примѣры, въ лицѣ Беллингса и нѣкоторыхъ другихъ, которые намъ показали, какъ мало можно сдѣлать съ большими сред-

ствами тамъ, гдѣ раньше и позже много дѣлали съ ничтожными средствами.

Исторія повторяется, но попытка проникнуть въ Лену изъ Тихаго океана до сихъ поръ еще не повторилась. Первая и послѣдняя закончилась въ самомъ своемъ зародышѣ, правда безъ человѣческихъ жертвъ, безъ драмъ и трагедій, но и безъ побѣды и славы.

Друга судьба постигла американскую яхту „Жанетту“. Та тоже разбилась, но не въ Японіи, а во льдахъ, еще никѣмъ не достигнутыхъ; она закончилась цѣлымъ рядомъ страданій и смертей, но увѣнчалась славой и пользой для науки, хотя и не дала побѣды надъ полярными льдами по той простой причинѣ, что морская техника еще не достигла того развитія, которое 14 лѣтъ спустя, благодаря блестящей идеѣ Нансена, дала возможность повторить и благополучно выполнить подобную же экспедицію.

Ко времени отправленія „Жанетты“ уже были свѣдѣнія о Норденшельдѣ. было извѣстно, что онъ не нуждается въ помощи.

Тѣмъ не менѣе, экспедиція состоялась. Начальство надъ не было ввѣрено лейтенанту американскаго военнаго флота Де Лонгу; офицеры и команда были всѣ взяты съ большимъ выборомъ изъ военнаго флота.

8 іюля 1879 года „Жанетта“ вышла изъ С. Франциско, ровно за 10 дней до освобожденія Норденшельда отъ оковъ зимняго льда. Прибывъ 31 августа въ Ключинскую губу и узнавъ отъ туземцевъ о зимовкѣ и уходѣ „Веги“ „Жанетта“ пошла далѣе на сѣверъ и уже 3 сентября встрѣтила первый ледъ. На другой день открылся островъ Геральдъ, но судно уже такъ было окружено льдомъ и дрейфовало съ нимъ на NW съ такой скоростью, что съѣхать на берегъ не удалось.

25 ноября къ N отъ острова Врангеля освободились отъ льдовъ, попавъ въ большую полынью, но скоро опять замерзли и продолжали дрейфовать вмѣстѣ со льдомъ на NW въ продолженіе семнадцати мѣсяцевъ.

Зимой и лѣтомъ „Жанетта“ оставалась одинаково затертой льдомъ и подвергалась мощнымъ тискамъ торосовъ, изъ коихъ первый уже 19 января 1880 г. повредилъ корпусъ на

столько, что въ трюмѣ появилась течь. Съ тѣхъ поръ непрерывно работали всѣ помпы: паровыя, ручныя и вѣтренная, приводимая въ движеніе мельницей.

Не смотря на постоянную опасность отъ торосовъ, грозившихъ раздавить несчастную яхту, ученые члены экспедиціи все время производили возможныя наблюденія. Монотонная жизнь разнообразилась временами только возрастающей опастностью, заставлявшей не разъ выносить провизію и палатки на верхъ и готовиться бросить судно.

17 мая 1881 года открылся неизвѣстный еще островъ: только тутъ съ „Жанетты“ увидѣли во-очію, съ какой быстротой льды носило на NW.

24 мая открылся еще островъ, на который удалось съ большими трудностями съѣхать на саняхъ механику „Жанетты“, Меловилю. Поднявъ американскій флагъ на этомъ островѣ, Меловиль присоединилъ его къ владѣніямъ Соединенныхъ Штатовъ и назвалъ Генріеттой. Яхта продолжала дрейфовать во льду; 10 іюня снова ледъ пришелъ въ движеніе, а 11-го разошелся и яхта очутилась на плаву на чистой водѣ.

На другой день, однако, льды снова стиснули „Жанетту“ въ свои холодныя безжалостныя объятія. Яхта дала такую течь, что не было больше надежды на помпы. Провизію, палатки и пр. вынесли на шлюпки и приготовились спасаться по льду.

13 іюля льды разошлись, и „Жанетта“, накренившись на 22°, пошла ко дну на 38 саж. глубины съ американскимъ флагомъ, гордо развивающимся на высокой гротъ-брамъ-стеньгѣ.

Обратное путешествіе отважныхъ моряковъ по льду представляетъ длинный скорбный листъ, переполненный ужасами и страданіями, не поддающимися описанію.

На первыхъ-же порахъ сухопутнаго похода оказалось, что наличной силы людей и собакъ не достаточно для одновременной тяги свѣхъ саней и шлюпокъ, почему людямъ, протащивши часть обоза, приходилось возвращаться обратно за другой частью, проходя, такимъ образомъ, тройной путь,

изъ коего два пути съ тяжестью, съ постройкой временныхъ мостковъ черезъ трещины, ухабы и пр.

Не удивительно, что послѣ недѣльнаго хода обсерваціи показала мѣсто на 24 мили къ NW отъ начала пути. Льды въ своемъ теченіи неслись впередъ скорѣе чѣмъ измученные люди успѣвали тащиться назадъ.

Это ужасное открытіе, однако, только удвоило энергію американцевъ. Послѣ цѣлаго мѣсяца тяжелаго изнурительнаго похода, они, наконецъ, дошли до неизвѣстнаго еще острова. Поднявъ и здѣсь американскій флагъ и назвавъ островъ именемъ иниціатора экспедиціи Бенетта, Де Лонгъ далъ недѣлю отдыха своимъ людямъ. Однако, это новое американское владѣніе справедливо оспаривается нѣкоторыми нашими учеными, которые доказали, что этотъ новый островъ Бенетта не что иное какъ земля Санникова, усмотрѣнная Генденштремомъ и Санниковымъ въ 1809 году съ Новой Сибири. 6 августа снова тронулись въ путь. Грузъ нѣсколько уменьшился отъ съѣденной провизіи, но шлюпки все же представляли большую тяжесть, особенно при перетаскиваніи черезъ высокіе торосы. Въ виду Ѳаддеевскаго острова, торосы стали все выше и выше и въ одномъ мѣстѣ задержали экспедицію на цѣлыхъ 10 дней.

31 августа экспедиція достигла сѣвернаго берега Ѳаддеевскаго острова.

Перебравшись черезъ островъ, наши путники 6 сентября у южнаго его берега встрѣтили открытое море. Сухопутный походъ былъ оконченъ; передъ моряками опять разстилалось открытое свободное море; у нихъ было 2 катера и вельботъ.

Размѣстившись по этимъ шлюпкамъ, они пошли подъ парусами къ устью Лены, стараясь держаться соединенно. 7 сентября пришли на Столбовой островъ, т. е. прошли въ сутки 150 миль.

10 сентября пошли дальше; 12-го, вѣтеръ скрѣпчалъ до степени шторма; еще днемъ шлюпки съ трудомъ держались вмѣстѣ: парусовъ постепенно убавляли; принимали волну за волной съ кормы, едва успѣвая откачивать воду. Вѣтеръ дулъ съ такими порывами, что капитанъ Де Лонгъ, нахо-

дившійся на катерѣ № 1, потерялъ мачту; ставивъ дважды за корму конецъ съ импровизированнымъ плавучимъ якоремъ и безпрестанно откачивая воду, онъ лишь съ трудомъ продержался сутки, разъединившись, однако, ночью съ другими шлюпками. Когда стихло, смастерили фальшивый парусъ изъ койки и продолжали тяжелый путь, то лавируя, то пользуясь хорошимъ NO.

Лишь 15 сентября эта шлюпка врѣзалась въ прибрежный ледъ близъ устья рѣки Лены; измученные люди въ бродъ по колѣна въ ледяной водѣ потащили остатки провизіи и снабженія на себѣ.

Вельботъ, подъ командой механика Меловиля (нынѣ адмирала и главнаго инспектора механической части американскаго флота), съ не меньшими трудностями и приключеніями пришелъ 14 сентября къ мысу Баркину у устья Лены. Эта партія была самая счастливая. Достигнувъ матерого берега, она вся спаслась, дойдя пѣшкомъ до жилыхъ мѣстъ на Ленѣ.

Изъ партіи Де Лонга спаслось только 2 матроса, посланныхъ на легкѣ впередъ за помощью. Самъ Де Лонгъ съ остальными людьми, терпя страшную нужду въ провизіи, умеръ медленной голодной смертью.

О третьей шлюпкѣ подъ командой лейтенанта Чипа нѣтъ никакихъ извѣстій. Вѣроятно, она перевернулась или была залита, идя на фордевиндъ со штормомъ, въ памятную роковую ночь 12 сентября.

Не повторяя здѣсь страшныхъ подробностей медленной агоніи партіи Де Лонга, и всѣхъ поисковъ за нимъ, отмѣтимъ лишь важный для насъ фактъ: открытое море отъ Ѳаддѣевскаго до Столбового острова 6 и 7 сентября 1881 года, а отъ Столбового до устья Лены разсѣянный ледъ, не помѣшавшій шлюпкамъ итти подъ парусами; прибрежный ледъ лишь въ нѣсколькихъ верстахъ отъ берега, и то на такой глубинѣ, гдѣ шлюпка уже становилась на мель.

Вотъ важный для насъ результатъ экспедиціи Жанетты.

Въ томъ-же году, т. е. въ 1879 г., два китобоя „Wigiland“ и „Wallaston“, вошедшіе въ Ледовитый океанъ черезъ Беринговъ проливъ, не вернулись.

Это обстоятельство, совокупно съ желаніемъ узнать что нибудь объ ушедшей „Жанеттѣ“, послужило причиной посылки въ слѣдующемъ 1880 году таможеннаго крейсера „Корвинъ“ въ Ледовитый океанъ.

Пройдя въ концѣ іюня Беринговъ проливъ, „Корвинъ“ нашелъ его еще наполненнымъ плавучимъ льдомъ. Дойдя до Сердца-Камня, онъ перешелъ къ американскому берегу и далѣе провелъ нѣсколько мѣсяцевъ въ крейсерствѣ по Полярному океану, дойдя до острововъ Геральда; но острова Врангеля не могъ достигнуть. По сибирскому берегу онъ также не ходилъ дальше Сердца-Камня.

Въ слѣдующемъ 1881 году, „Корвинъ“ повторилъ свое арктическое плаваніе; на этотъ разъ онъ достигъ остр. Врангеля 12 августа и, съѣхавъ на берегъ, поднялъ американскій флагъ и присоединилъ этотъ ранѣе еще никѣмъ не посѣщавшійся островъ къ владѣніямъ Соединенныхъ Штатовъ.

Въ томъ же 1881 году, пошелъ на поиски „Женетты“ другой американскій таможенный крейсеръ „Роджерсъ“, подъ командой лейтенанта Бёрри. Это былъ тоже деревянный рангоутный клиперъ съ $5^1/_2$ узлами ходу подъ парами и съ неподъемнымъ винтомъ. Такое судно тоже нельзя считать сильнѣе „Веги“, хотя американская печать его и называетъ очень крѣпкимъ. Офицеры и команда были изъ американскаго военнаго флота.

Передъ выходомъ въ Ледовитый океанъ, „Роджерсъ“ зашелъ въ Петропавловскъ, гдѣ встрѣтился съ нашимъ клипером „Стрѣлокъ“, который этотъ годъ плавалъ у береговъ Чукотской земли и въ Беринговомъ проливѣ.

Командиръ клипера, капитанъ 2 ранга Де-Ливронъ въ своемъ рапортѣ свидѣтельствуетъ о страшной грязи и полномъ хаосѣ на „Роджерсѣ“, гдѣ чукчамъ свободно позволяли разгуливать по палубѣ, такъ какъ имъ нечего было пачкать.

Интересно сопоставленіе такого не лестнаго отзыва военнаго моряка съ восторгами корреспондента «New J. Herald» о величинѣ, крѣпости и доблестяхъ команды этого военнаго барка, какъ его называетъ командиръ „Стрѣлка“, какъ-бы не удостаивая названія клипера или корвета.

Окончательная судьба „Роджерса“ только подтвердила мнѣніе старыхъ парусныхъ моряковъ о чистотѣ, какъ лучшей и безошибочной рекомендаціи судна.

18 августа, „Роджерсъ“ снова встрѣтился со „Стрѣлкомъ“ въ бухтѣ Святого Лаврентія и 19-го оба вышли соединенно въ Беринговъ проливъ. „Стрѣлокъ“ подъ половиннымъ числомъ котловъ выгребалъ по 8 узл. противъ свѣжаго N; „Роджерсъ“ же едва дѣлалъ 4 узла и скоро отсталъ. Далѣе „Роджерсъ“, зайдя на Сердце-Камень за справками у чукчей, пошелъ далѣе на N; только на этомъ переходѣ было сдѣлано расписаніе на всѣ гребныя суда на случай несчастія во льду. Черезъ нѣсколько дней, „Роджерсъ“ дошелъ до острова Врангеля и, ставъ на якорь въ найденной бухтѣ, занялся точной описью и съемкой острова. Эта работа, выполненная добросовѣстно въ продолженіе 3 недѣль стоянки крейсера, представляетъ важную заслугу „Роджерса“ въ полярной географіи. Островъ Врангеля былъ впервые описанъ имъ и почти обойденъ кругомъ на вельботахъ, хотя одна партія принуждена была бросить свой вельботъ за непроходимостью льдовъ и вернуться на крейсеръ пѣшкомъ; эта же партія нашла флагъ и записки, оставленныя мѣсяцъ тому назадъ „Корвиномъ“.

Ледъ показалъ во время стоянки „Роджерса“ полную свою зависимость отъ вѣтровъ. Застилая все видимое пространство моря густой бѣлой пеленой, онъ при первомъ свѣжемъ вѣтрѣ въ нѣсколько часовъ совершенно пропадалъ, оставляя открытое море.

Наблюдая такое необычайное явленіе природы, моряки съ „Роджерса“ поняли, какъ у китобоевъ могло появиться повѣрье, будто-бы полярный ледъ имѣетъ свойство иногда опускаться на дно и затѣмъ снова всплывать на поверхность.

12 сентября „Роджерсъ“ снялся и, прокрейсировавъ нѣкоторое время въ разбитомъ льду между Врангелемъ и Геральдомъ, постепенно сталъ пробираться на сѣверъ; 19 сентября онъ достигъ наивысшей точки на широтѣ 73°44′, долготѣ 171°30′ W; вернувшись оттуда по отчасти свободному каналу, пошелъ снова на N по 180 меридіану, по которому достигъ широты 72°28′.

Въ этихъ двухъ галсахъ „до края вѣчныхъ льдовъ“, „Роджерсъ“ проходилъ по мѣстамъ, гдѣ на картахъ были нанесены признаки берега, по донесеніямъ китолововъ. „Роджерсъ“, однако, находилъ все увеличивающіяся глубины дошедшія на крайнемъ сѣверномъ пунктѣ до 82 саж.

Такимъ образомъ, много невѣрныхъ слуховъ и мнѣній было опровергнуто и на картѣ, вмѣсто проблематичныхъ признаковъ берега, появились фактическія и точныя глубины. На обратномъ пути „Роджерсъ“ зашелъ опять на островъ Врангеля и, найдя мѣсто, гдѣ былъ оставленъ за льдами вельботъ, совершенно чистымъ взялъ его и 8 октября вернулся къ острову Идлидія въ 25 миляхъ къ W отъ Сердца-Камня, гдѣ высадилъ партію съ запасомъ провизіи. Постройка склада и жилья заняла 3 дня, послѣ чего „Роджерсъ“ ушелъ въ бухту Св. Лаврентія, гдѣ предполагалъ перезимовать.

30 ноября на крейсерѣ вспыхнулъ пожаръ. Не смотря на хладнокровную и энергичную работу команды и на пары во вспомогательномъ котлѣ, пожаръ распространялся все дальше и скоро заставилъ обратить всѣ силы на спасеніе припасовъ и сообщеніе съ берегомъ, которое представляло большое затрудненіе. Бухта покрылась саломъ, по которому нельзя было ни ходить пѣшкомъ, ни выгребать на шлюпкахъ. Послѣ пожара люди съ „Роджерса“ прожили въ чукотскихъ чумахъ, а затѣмъ соединились съ партіей, оставшейся въ Идлидіи, и вернулись на родину черезъ Сибирь.

Причины пожара остались не выясненными. Предположеніе корреспондента „N. Y. Her.“, будто онъ произошелъ отъ трубъ парового отопленія, не заслуживаетъ вниманія для человѣка, знакомаго съ элементарными законами физики.

Этотъ несчастный случай не говоритъ въ пользу порядковъ на „Роджерсѣ“, что, какъ мы видѣли, не ускользнуло отъ опытнаго глаза командира „Стрѣлка“. Тѣмъ не менѣе, по справедливости надо сказать, что „Роджерсъ“ сдѣлалъ больше всѣхъ изъ незимовавшихъ въ Ледовитомъ океанѣ экспедицій.

Въ исторіи мореплаванія по нашему пути онъ далъ лишь косвенные, тѣмъ не менѣе, важные результаты: во 1-хъ, по-

казалъ, что, имѣя время и терпѣніе, всегда можно выждать подходящаго вѣтра, быстро очищающаго море отъ льда; во 2-хъ, близко отъ мѣста зимовки „Веги“ шелъ 11 октября, т. е. на 13 дней позже ея, чѣмъ еще разъ подтвердилъ чистую случайность зимовки Норденшельда.

Въ этотъ же годъ вернулись оставшіеся въ живыхъ съ „Жанетты“.

Не было болѣе надобности въ поискахъ—и прекратились морскія экспедиціи; черезъ Беринговъ проливъ ходили по старому лишь американскіе китобои, промышленники, пароходы Аляскинской компаніи и таможенные крейсера. Всѣ они больше держались американскаго берега; азіятскій посѣщался лишь случайно.

Наступилъ памятный въ полярной метеорологіи 1882 г., когда полюсъ былъ окруженъ международнымъ кольцомъ 13 метеорологическихъ станцій.

На долю нашего берега пришлась Усть-Ленская на островѣ Сагастырѣ, подъ начальствомъ поручика Юргенса.

Кромѣ метеорологическихъ и магнитныхъ наблюденій, произведенныхъ въ теченіе двухъ зимъ 1882—84 г.г., эта экспедиція произвела еще съемку обширной дельты Лены и опредѣлила вновь 20 астрономическихъ пунктовъ, имѣя въ своемъ распоряженіи пассажный инструментъ, универсалъ-кругъ и 5 хронометровъ. При этомъ оказалось большое несходство со съемкой Анжу, что произошло отъ чрезвычайно измѣнчиваго характера безчисленныхъ протоковъ и острововъ, то размываемыхъ, то снова намываемыхъ теченіемъ гигантской рѣки.

Помощникъ начальника экспедиціи, д-ръ Бунге, лѣтомъ дѣятельно искалъ слѣдовъ мамонтовъ.

Вопросами мореплаванія эта экспедиція спеціально не занималась, имѣя всего туземные паузки и одну шлюпку, оставленную американскимъ лейтенантомъ Гарберомъ, производившимъ розыски третьей пропавшей безъ вѣсти шлюпки „Жанетты“.

Д-ръ Бунге въ 1885 году былъ посланъ въ качествѣ начальника самостоятельной экспедиціи на Ново-Сибирскіе острова спеціально для геологическихъ изслѣдованій и поис-

ковъ мамонтовъ, а помощникъ его, баронъ Толь, въ свою очередь, въ 1893 году, съ лейтенантомъ Шилейко, предпринялъ экспедицію съ той же научной цѣлью на Ново-Сибирскіе острова.

Рядъ научныхъ наблюденій всѣхъ этихъ экспедицій, составляетъ видный вкладъ въ сокровищницу нашихъ знаній; однако, спеціально морскими вопросами, особенно съ практической стороны, никто въ этихъ экспедиціяхъ не занимался. По крайней мѣрѣ, въ отчетахъ о произведенныхъ работахъ одинъ только д-ръ Бунге обмолвился нѣсколькими словами о мореплаваніяхъ, а именно—лѣтуя въ 1885 году на Ляховскомъ островѣ, онъ не замѣтилъ никакого движенія льда и отъ туземцевъ слышалъ, что ледъ въ Ляховскомъ проливѣ ни разу не расходился послѣ исключительнаго 1878 года, когда Норденшельду удалось здѣсь пройти безъ всякихъ затрудненій.

Попробуемъ сдѣлать критическую оцѣнку этого показанія.

Вспомнимъ, что подобныя же показанія туземцевъ слышали и прежніе изслѣдователи, а именно Марковъ въ 1714 году и лейтенантъ Лаптевъ въ 1736 году. Тѣмъ не менѣе, этотъ проливъ фактически пройденъ на судахъ въ 1650, 1652, 1710, 1739, 1761, 1773 и 1878 годахъ, т. е. 7 разъ Одни эти факты даютъ достаточную оцѣнку показаніямъ туземцевъ. Если-же д-ръ Бунге самъ не видѣлъ никакого движенія льда въ проливѣ, то вспомнимъ, что этотъ проливъ въ 30 миль шириной, а каналъ обыкновенно образуется подъ матерымъ берегомъ и за цѣпью торосовъ, конечно, не можетъ быть видѣнъ съ острова. Единственные важные для практическаго мореплаванія результаты этихъ послѣднихъ экспедицій сводятся къ опредѣленію астрономическихъ пунктовъ и съемкѣ береговъ.

Такъ напр., д-ръ Бунге въ 1886 г. снялъ берега Котельнаго, при чемъ пространство между этимъ островомъ и Ѳаддеевскимъ, показанное на картахъ Анжу отмелью, оказалось сухимъ берегомъ съ невысокими пригорками. Баронъ Толь, бывшій въ 1893 году на Ново-Сибирскихъ островахъ, предложилъ назвать это пространство землей Бунге, а невысокій

хребетъ, отдѣляющій ее съ сѣвера отъ моря, — стрѣлкой Анжу.

Лейтенантъ Шилейко, бывшій въ экспедиціи Толя, опредѣлилъ 38 астрономическихъ пунктовъ, изъ коихъ 5 на островахъ и 33 на материомъ берегу; у него, однако, были только мореходные инструменты и 4 карманные хронометра, состояніе которыхъ онъ опредѣлялъ по прежде опредѣленнымъ долготамъ Якутска, Верхо-Янска, Казачьяго и пр. Впрочемъ, 2 долготы у него опредѣлены по луннымъ разстояніямъ.

Бросая общій взглядъ на нынѣшнее состояніе картографіи берега по нашему пути изъ Берингова пролива до устья Лены, мы видимъ, что западная часть его достаточно изслѣдована въ смыслѣ основныхъ астрономическихъ пунктовъ. Послѣ Анжу мы здѣсь имѣемъ 58 астрономическихъ пунктовъ новѣйшихъ изслѣдователей и съемки самого устья Лены теодолидомъ.

Восточная-же часть, кромѣ близкаго сосѣдства съ Беринговымъ проливомъ, до сихъ поръ покоится на астрономическихъ пунктахъ Врангеля. Послѣ него не было здѣсь на берегу никакой научной экспедиціи.

Норденшельдъ шелъ моремъ, рѣдко видя берегъ и не съѣзжая на него до Сѣвернаго мыса, и только здѣсь опредѣлилъ астрономическій пунктъ. Но это уже ближайшее сосѣдство съ Беринговымъ проливомъ, гдѣ есть и русскіе астрономическіе пункты, а именно Сердце-Камень опредѣленъ Окацевичемъ на „Всадникѣ“ въ 1876 году.

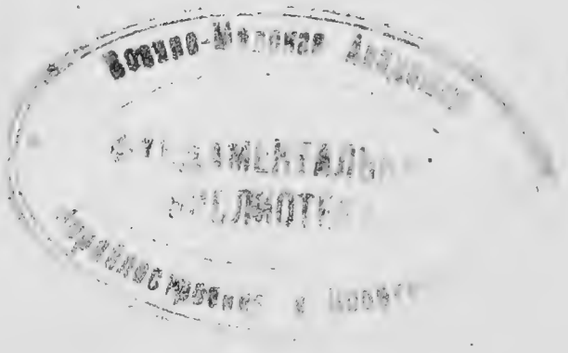
Итакъ, отъ Сѣвернаго мыса до Чайповарни, самаго восточнаго пункта Шилейко въ Ляховскомъ проливѣ ($\gamma = 72°51{,}1'$; $l = 141°08{,}2'$), весь берегъ Азіи покоится на астрономическихъ пунктахъ Врангеля, которые, какъ опредѣленные секстаномъ въ искусственный горизонтъ, не могутъ быть точнѣе $5'$. Плаванія за послѣдніе 15 лѣтъ, въ близкомъ сосѣдствѣ Берингова пролива, тоже уже не составляютъ исключительнаго явленія. Американскіе китобои и охраняющіе ихъ таможенные крейсера бойко исполосовали эту часть Ледовитаго океана; однако, они рѣдко заходятъ дальше мыса Сѣвернаго или Якана, почему не много говорятъ за мореплаваніе къ устьямъ Лены. Въ гидрографическомъ смыслѣ китобои, конечно, не

много сдѣлали. Изъ нашихъ военныхъ судовъ клипера, назначавшіеся ежегодно для охраны промысловъ, иногда тоже выходили въ Ледовитый океанъ, но и ихъ плаванія не простираются далеко. Клиперъ „Разбойникъ“ въ 1884 году дошелъ до мыса Сердце-Камень; въ 1886 году клиперъ „Крейсеръ“ выходилъ въ Ледовитый океанъ.

Впрочемъ, эти послѣднія плаванія и экспедиціи еще не принадлежатъ исторіи. Одна изъ нихъ, съ Толемъ во главѣ, еще не окончена...

Другая великая экспедиція еще не начата, а только зачата императорскимъ обществомъ судоходства.

Н. Фохтъ.



Печатана въ фото-метало-тип. мастер. Главн. Гидрографич. Управл. М-го М-ва въ 1904 г.

КАРТА
ПЛАВАНІЙ
отъ устья рѣки Лены
въ Берингов проливъ.
Отъ Парижа
Отъ Гринвича
ЛЕДОВИТЫЙ ОКЕАНЪ
ТУНГУСЫ и ЮКАГИРЫ
ЯКУТЫ
ЮКАГИРЫ
ЧУВАНЦЫ
ЧУКОЦКАЯ ЗЕМЛЯ
ЗЕМЛЯ КАРЯКОВЪ
ЯКУТСКЪ

K.w.1491

КГ Ф81
К